



ноябрь 2018 • #69

Движок

про автомобили в деталях

46 >> IAA

56 busworld
MOSCOW RUSSIA



Они все могут сами

Тест-драйв новых
Mercedes-Benz
Actros и Arocs

52



SUBARU FORESTER 2019

22



Завод Bilstein в Мандерне

Как делают
амортизаторы
для премиальных
авто

42

9

«Мы делаем упор
на экологический
транспорт будущего»



NTN-SNR на выставке
Frankfurt Automechanika 2018

34

Automechanika
Frankfurt 2018

Что показали на главной мировой
выставке автокомпонентов.
Часть 2

62

«Мамонт», Shell,
Rexxon, Airline
и «Прометей»

Тест 10-литровых
пластиковых канистр



LUZAR

детали системы охлаждения



ЭТАЛОН АВТОМОБИЛЬНОГО РАДИАТОРА

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



Идеальное совпадение размеров

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



Оптимальная теплоотдача

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



Широчайший ассортимент

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



www.airline.su



AIRLINE

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

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА:

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

ВНЕШНИЕ АККУМУЛЯТОРЫ:

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



ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Главный редактор:
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:
Роман Зубко

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко



Сайт журнала:
dvizhok.su



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

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

Подписано в печать 01.11.2018 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

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

Мнение редакции может не совпадать
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за
содержание предоставленных реклам-
ных материалов.

Цифровая «шизофренизация» автобизнеса

Последние несколько лет буквально из каждого утюга слышится непонятное большинству словосочетание: «цифровая экономика». Понятно, что это что-то связанное с интернетом и интернет-торговлей, но толком объяснить и тем более понять, что она из себя представляет, никто не может. Поскольку о «цифровой экономике» говорят даже высшие чины государства, бизнес пропустить мимо эту тему никак не мог. Собственно, бизнес — главный лоббист цифровизации, поскольку она помогает ему меньше тратить и быстрее зарабатывать. Только вот незадача: часть этой цифровизации ведет к обратному эффекту — регрессу для общества в целом, а часть просто не работает ввиду отказа большинства граждан ею пользоваться. Причем аполитетты двоичного кода не сдаются, с упорством религиозных сектантов натягивая цифровую шалку на сопротивляющихся людей.

Избитый пример — с цифровизацией служб такси. По факту была просто оцифрована работа диспетчеров, распределяющих заказы, — все! Глобально это ничем не отличается от автоматизации телефонных автоответчиков, например в банках, с предложениями нажать 1 для одного и 2 для другого. Остальная часть свелась к трансформации процесса работы с уходом от профессиональных шоферов, которых заменили обычные водители, причем часто нелегальные, на собственных авто. Да, очевидный плюс — заметно упали цены, что для небогатого населения, конечно, благо. А вот обратная сторона — полное отсутствие гарантий безопасности перевозок и уход от налогов, а также обрушение части транспортного рынка, как внутригородского, так и междугородного, особенно если прибавить сюда каршеринг и райдшеринг. Получается, что «цифровая» экономия для конкретной части бизнеса и конкретных перевозчиков в одном месте в другом тут же привела к потере рентабельности и рабочих мест, то есть способности части граждан вообще что-то покупать и таким

образом участвовать в экономических процессах. Ну и где здесь развитие экономики?

Еще один сегмент цифровизации автобизнеса маниакально педалируется частью профессионального сообщества — это полный перевод торговли автомобилями в интернет-пространство. Удивительно, но основными критиками здесь выступают уже собственники дилерских центров, к которым негласно присоединяется абсолютное большинство клиентов, голосующих рублем. Идея фикс — полностью отказаться от дорогостоящих шоурумов и продавцов-консультантов как класса, заменив все вышеперечисленное на онлайн-презентации и выбор авто через конфигуратор на сайте с доставкой на дом.

Интересно, что первый в России полностью «виртуальный» автосалон, который должен был «всем показать, как надо работать», давно банкрот. Те, кто под напором хайпа пробует внедрять у себя в автокомпаниях элементы виртуальных продаж, поголовно отмечают, что система почти не работает: даже те люди, которые активно пользуются интернет-магазинами, например для покупки бытовых приборов, отказываются совершать такие дорогостоящие сделки, как приобретение автомобиля, без предварительного «живого» общения в салоне. Общий объем проданных через интернет машин исчисляется в долях процента, а дилерские центры не скрывают, что предлагают подобную услугу просто «до кучи» как некое веяние времени.

Поборники цифровизации (причем в своем большинстве это не прямые игроки автобизнеса, а различные профильные и непрофильные аналитики, маркетологи, представители интернет-гигантов, прочие IT-специалисты и просто повернутые на интернете люди) упорно отказываются сдаваться. На тематические конференции для профессионального сообщества, количество которых, кажется, уже превышает количество сделок по продажам в интернете, не жалеются никакие средства.

А там — через силу, возражения и реальную ситуацию на рынке — вышеуказанные товарищи буквально гипнотизируют терминами «цифровизация» и big data. Любое возражение о реальных предпочтениях людей — и ты уже консерватор из прошлого, а люди, которые, повторюсь, голосуют рублем за другой подход, просто «ничего не понимают».

При этом если для дилеров экономия издержек на цифровизации видна — не надо строить дворцы и платить зарплату целому отделу, который лишится работы, то для покупателя авто, кроме экономии времени в виде пары выходных раз в три-пять лет (!), проведенных в поиске, преимуществ нет вообще. Подойдет ли тебе выбранный по интернету автомобиль, удобен ли он, комфортен ли, та ли комплектация придет, так ли будет выглядеть в реальности цвет, дойдут ли до продавца переведенные деньги, не будет ли ошибок в документах и т. д. и т. п. — все это клиент узнает уже по факту покупки. На его приоритеты лоббистам, видимо, наплевать.

Интересно, что в продвинутой Европе о цифровизации автобизнеса говорят только как о дополнительной услуге. Например, обычные граждане там тоже не особо любят ездить по дилерам — подбором и покупкой авто часто занимаются знакомые посредники. А интернет-продажи в целом по автосектору занимают не более 10% рынка, причем львиная доля — сделки между юристами! Интернет-агрегаторы такси в некоторых странах просто запрещены. Зато на полную катушку работают реальные сектора экономики, наращивающие производство и позволяющие людям больше зарабатывать.

Но у нашего «экспертного» сообщества свой подход — оголтелое внедрение нанотехнологий и продвинутой цифровизации под лозунгом «бигдейта в каждый дом!». Правда, на полуголую задницу народа и в покосившийся сарай со старыми «Жигулями».



СТАРТ
ВОЛЬТ

НАДЁЖНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КЛЕММЫ АКБ

Производство и поставки деталей автомобильного
электрооборудования в России и СНГ



Гарантия - 2 года

Современное производство, 100%-й пооперационный контроль

Максимально широкий ассортимент клемм: все возможные типы креплений
и применяемых материалов

TecDoc
CERTIFIED DATA SUPPLIER

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

Официальный поставщик ПАО «КАМАЗ»

Подробная информация на сайте:

WWW.STARTVOLT.COM



10

Беспилотному транспорту фары будут не нужны

Глава российского представительства Hella о разработках будущего



18

Рестайлинг — пишем, новое поколение — в уме

Тест-драйв обновленной Lada Granta



46

Дизель уступает место электричеству

Обзор международной выставки коммерческого транспорта IAA 2018

» IAA



34

Automechanika Frankfurt 2018

Что показали на главной мировой выставке автокомпонентов. Часть 2



62

Тест 10-литровых пластиковых канистр

«Мамонт», Shell, Rexxon, Airline и «Прометей»

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **«Мы делаем упор на экологический транспорт будущего»**
NTN-SNR на выставке Frankfurt Automechanika 2018
- 10 **Будут ли нужны фары беспилотному транспорту?**
Глава российского представительства Hella о разработках будущего
- 12 **«Мы хотим лично знать всех наших партнеров»**
Bilsteingroup выходит в народ
- 14 **25 лет «Дилижансу»**
Один из старейших автосервисов Петербурга отметил юбилей
- 15 **FIT Service провел в Петербурге день открытых дверей**

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Рестайлинг — пишем, новое поколение — в уме**
Тест-драйв обновленной Lada Granta
- 22 **«Лесник» во дворянстве**
Тест-драйв Subaru Forester 2019
- 26 **Muscle car по-японски**
Тест-драйв Infiniti Q60S

Автокомпоненты

- 30 **Новости**
- 34 **Automechanika Frankfurt 2018**
Что показали на главной мировой выставке автокомпонентов. Часть 2
- 40 **Азиатские АКПП получают продвинутую «синтетику» ЛУКОЙЛа**
- 42 **Завод Bilstein в Мандерне**
Как делают амортизаторы для премиальных авто

Комтранс

- 44 **Новости**
- 46 **Дизель уступает место электричеству**
Обзор международной выставки коммерческого транспорта IAA 2018
- 50 **«МАН Трак энд Бас РУС»**
Положение лидера обязывает
- 52 **Они все могут сами**
Тест-драйв новых Mercedes-Benz Actros и Arocs
- 56 **Игра в одни ворота**
Обзор выставки Bus World Russia 2018

Автоаксессуары

- 60 **Новости**
- 62 **Тест 10-литровых пластиковых канистр**
«Мамонт», Shell, Rexxon, Airline и «Прометей»



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

Kia Motors Rus

теперь отвечает и за СНГ



Корейская компания объявила об изменении организационной структуры. Отныне Kia Motors Rus имеет статус региональной штаб-квартиры.

Таким образом, Kia Motors Rus с 1 ноября отвечает за операционную деятельность в России и шести странах СНГ: Армении, Республике Беларусь, Республике Казахстан, Республике Таджикистан, Туркменистане и Республике Узбекистан. Прежде эти рынки находились под управлением региональной штаб-квартиры Восточной Европы, расположенной в Киеве.

Kia Motors Corporation проводит процесс структурных преобразований с целью повышения эффективности операционной деятельности и предоставления региональным подразделениям большей свободы действий.

«Передача рынков Kia в странах СНГ под управление Kia Motors Rus — признание заслуг команды российского дистрибьютора и достигнутых им в последние годы результатов», — заявил президент Kia Motors Rus Чжон Вон Чжон.

«Мы приложим все возможные усилия и опыт, для того чтобы и на новых для нас территориях бренд Kia стал одним из лидеров. Наша цель — улучшить взаимодействие между региональной штаб-квартирой и местными импортерами в доверенных нам странах», — отметил также президент Kia Motors Rus ■

Гендиректор «Иж-Авто» пошел на повышение

Генеральный директор «Lada Ижевский автомобильный завод» Михаил Рябов назначен на должность вице-президента ПАО «АвтоВАЗ» по производству автомобилей.

На этом посту, как уточняет пресс-служба тольяттинского предприятия, М. Рябов сменил Николая Строкова, назначенного, в свою очередь, вице-президентом ПАО «АвтоВАЗ» по производству автокомпонентов.

Преемником самого Михаила Рябова на посту гендиректора «Иж-Авто» станет Денис Носов, ранее директор производства пластмассовых изделий ПАО «АвтоВАЗ» в Тольятти.

Сергей Урюпин, теперь уже вице-президент ПАО «АвтоВАЗ» по производству автокомпонентов, покинет компанию и продолжит работу на одном из предприятий российской автомобильной промышленности на руководящей должности.

Президент ПАО «АвтоВАЗ» Ив Каракатзанис отметил, что подобная ротация кадров является «обычной практикой в автомобильной индустрии». По его словам, перевод руководителей подразделений и новые вызовы для них обеспечивают профессиональный и личностный рост каждого менеджера, а также укрепляют горизонтальные связи внутри компании, необходимые для эффективной работы и оперативного принятия решений ■



Jaguar Land Rover откроет в Венгрии инженерно-технический отдел

Британский концерн Jaguar Land Rover официально объявил о планах по открытию инженерно-технического отдела компании в Венгрии.

Новое подразделение, как сообщает пресс-служба концерна, будет располагаться в столице Венгрии Будапеште. Открытие нового инженерно-технического офиса британского производителя намечено на начало 2019 года.

Инженеры в Будапеште, как уточняют в Jaguar Land Rover, будут работать бок о бок с поставщиками концерна в Европе для поддержки запуска новых моделей на глобальных производственных площадках компании.

«Венгрия имеет большой опыт в автомобилестроении. Мы выбрали эту страну для размещения нового инженерно-технического отдела с целью более тесного сотрудничества с нашими поставщиками в Центральной и Восточной Европе», — отметил исполнительный директор Jaguar Land Rover по разработке новых моделей Ник Роджерс.

Новый офис в Будапеште станет частью инженеринговой сети концерна в Великобритании, Ирландии, Китае и Северной Америке. Ранее в Словакии заработал новый завод Jaguar Land Rover, выпускающий внедорожник Land Rover Discovery V, а также ряд других новых моделей концерна ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Fiat Chrysler продаст Magneti Marelli

Концерн FCA (Fiat-Chrysler Automobiles) продаст компанию Magneti Marelli японской Calsonic Kansei.

Сумма сделки, как сообщает агентство Reuters, составит 6,2 млрд евро. Это первое столь крупное соглашение, заключенное концерном под руководством его нового руководителя Майка Мэнли, возглавившего FCA после кончины Серджо Маркионне.

Объединенная компания будет называться Magneti Marelli CK Holdings. Ожидаемый годовой доход фирмы составит порядка 17,5 млн долларов, что сделает ее седьмым в мире независимым производителем автокомпонентов.

«Слияние с Calsonic Kansei станет для Magneti Marelli идеальной возможностью, для того чтобы ускорить рост компании в будущем», — отметил глава FCA.



Ни концерн Fiat Chrysler, ни его крупнейший держатель акций, семья Аньелли, не будут иметь доли в новой компании, однако

в FCA уже заявили о намерении заключить с Magneti Marelli CK Holdings соглашение о поставках компонентов на заводы концерна и поддерживать таким образом бизнес и персонал компании в Италии.

По данным источников Reuters, Calsonic вел переговоры с FCA о покупке Magneti Marelli в течение нескольких месяцев и изначально предлагал концерну за эту компанию 5,8 млрд евро ■

Ford выпустил в России 700-тысячный Focus

С конвейера завода Ford в городе Всеволожске Ленинградской области сошел 700-тысячный экземпляр модели Focus.

Юбилейным, как сообщает пресс-служба Ford Sollers, стал седан синего цвета Deep Impact Blue с двигателем 1,6 литра (125 л.с.) и «роботом» Powershift с двойным сцеплением.

В комплектацию юбилейного «Фокуса» (Titanium) входят двухзонный климат-контроль, мультимедийная система SYNC 3 с 8-дюймовым сенсорным экраном, светодиодная декоративная подсветка салона, датчики дождя и света, боковые подушки безопасности, обогрев лобового стекла, форсунок стеклоомывателя и руля, легкосплавные колесные диски.

Ford Focus выпускается на заводе во Всеволожске с 2002 года. Автомобиль в свое время стал первой моделью зарубежной марки, выпуск которой был налажен в России по технологии полного цикла (со сваркой и окраской кузовов).

В настоящее время на заводе в Ленобласти производится Focus третьего поколения в рестайлинговой версии во всех трех типах кузова: седан, хэтчбек и универсал. С 1999 года, с момента начала российских продаж Ford Focus, автомобиль разошелся по нашей стране тиражом более 800 тыс. экземпляров ■



Skoda выпустила миллионный автомобиль в 2018 году

С конвейера завода компании Skoda в чешском Млада-Болеславе сошел миллионный автомобиль из числа выпущенных в 2018 году.

«Юбилейным» стал хэтчбек Fabia 1.0 TSI цвета Moon White («бело-лунный»), сообщает пресс-служба чешского автопроизводителя.

По словам члена совета директоров Skoda Auto, ответственного за производство и логистику, Майкла Оэлькеклауса, отметку в миллион выпущенных за год машин компания преодолевает пятый год подряд.

В нынешнем году подобной цели Skoda достигла на две недели раньше, чем в 2017-м. Главными бестселлерами в линейке чешской компании являются модели Octavia и Fabia. Кроме того, по данным Skoda Auto, весомый вклад в рыночные успехи компании вносят кроссоверы Kodiaq и Karoq ■



#SPECIALISTINSIDE

”

Мы делаем упор на экологический транспорт будущего



Илья Огородников

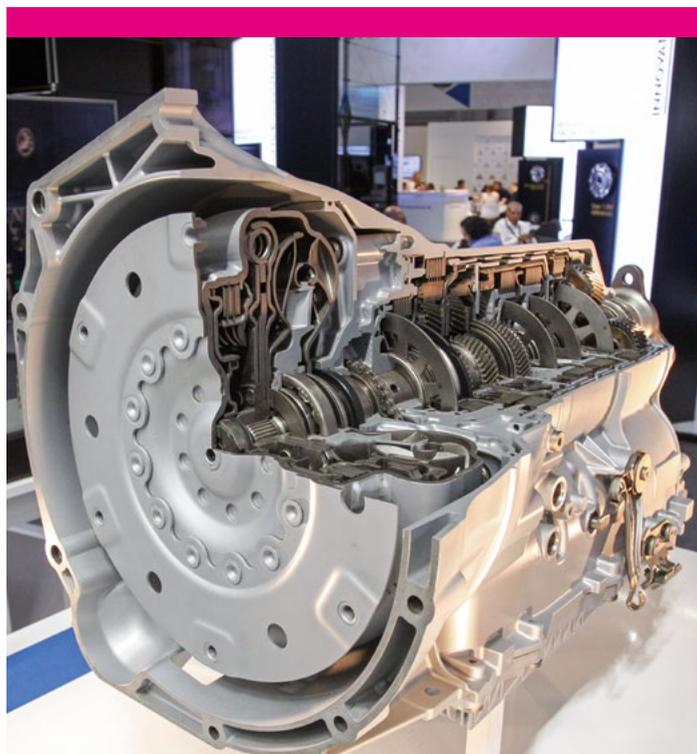
» Когда мы говорим о компании NTN-SNR, обычно подразумевается, что это французская компания. Однако, как мы знаем, это международное японо-французское объединение, но японских представителей бренда мы практически не встречаем. Они принимают какие-то ключевые решения в компании или просто дистанционно наблюдают за развитием как главные инвесторы?

— Все очень просто. С момента слияния двух компаний было изначально оговорено условие, что японская компания NTN, которая приобретает 100% акций французской SNR, делегирует очень большую свободу действий совместной компании. Более того, было принято решение, согласно которому SNR даже приобретает полномочия. Например, штаб-квартира SNR во Франции

Леонид Нерезов | >

NTN-SNR на выставке Frankfurt Automechanika 2018

Один из главных мировых производителей компонентов, специализирующийся на деталях вращения и подшипниках в частности, на выставке в Германии поделился с журналом «Движок» нюансами построения своей бизнес-модели, текущим положением дел и перспективами развития. Подробно обо всем рассказал директор департамента автомобильных запчастей NTN-SNR в России и странах СНГ Леонид Нерезов.



стала общей штаб-квартирой для совместного бренда. Весь мировой сегмент aftermarket координируется из французской штаб-квартиры, в том числе и российский. Сами японцы, конечно, присутствуют, но присутствуют незримо, в том числе и в Анси (город базирования штаб-квартиры).

» У вас на стенде присутствует целая коробка передач. Вы выходите на рынок с новым глобальным продуктом?

— Мы являемся историческим поставщиком всех элементов вращения, в том числе и подшипников для коробок передач, — на стенде как раз представлен пример применения наших компонентов. Причем мы выступаем и как поставщик второго уровня, то есть непосредственно на конвейер предприятия по производству трансмиссий, и как поставщик первого уровня, то есть оригинальных деталей для автопроизводителя.

Получается двойная кооперация, которая происходит напрямую между автопроизводителем, поставщиком крупных узлов и нами. Производитель выбирает, например, поставщика трансмиссии или подвески, а потом ищет поставщика для элементов этой трансмиссии или подвески. Кстати, в ходе такой кооперации могут всплывать факты, которые заставляют производителя поменять решение о выборе поставщика.

К примеру, мы можем не прийти к консенсусу с производителем



на конкретных группах, кто-то — на отношениях с партнерами.

Мы же делаем свое коммерческое предложение рынку — это абсолютно оригинальная конвейерная продукция. ШРУС — это стопроцентно заводская продукция NTN, которая поставляется на различные заводы. Именно поэтому так долго шла подготовка перед выводом на вторичный рынок. Нам потребовалось создать дополнительные объемы и обеспечить наличие этой продукции, поскольку наших мощностей едва хватает для удовлетворения конвейерных нужд.

Для того чтобы наладить поставки на aftermarket, нам пришлось усовершенствовать технологические процессы, высвободившие дополнительные объемы. Дело в том, что одна и та же деталь для конвейера и для вторичного рынка поставляется в разном виде, что и требует изменения процесса. Образно говоря, на завод ШРУС идет в разобранном состоянии, а на вторичный рынок нужно выводить деталь, которая пригодна для установки в условиях СТО. Все это требует дополнительного времени, дополнительных площадей, логистики и т. д.

на поставках ШРУСов. Результаты работы с этой группой соответствуют нашим ожиданиям. Правда, пока нам приходится больше инвестировать в развитие, в том числе налаживать работу с клиентами и дистрибьюторами, потому что они еще не привыкли к тому, что у нас появились эти товарные



лем трансмиссии, так как точно знаем, что конкретный подшипник с конкретной коробкой передач не будет эффективен. Мы доводим информацию до сведения автопроизводителя и, бывает, отказываемся от кооперации. Но чаще всего автоконцерны прислушиваются к нашему компетентному мнению. Кстати, мы не можем официально заявлять о том, что наши подшипники стоят в том или ином узле или конкретном автомобиле, так как это будет считаться использо-

ванием бренда автопроизводителя в продвижении своей продукции.

❶ На какой группе деталей NTN-SNR делает сегодня акцент?

— Мы сосредоточились на двух наших основных новинках: это датчики ABS (подшипники с активным датчиком) и шарниры равных угловых скоростей. Как известно, NTN треть своего многомиллиардного оборота делает именно



❷ Есть ли понимание того, куда дальше пойдет ваше развитие? Будете продолжать расширять новые направления или сконцентрируетесь на том, что уже ввели?

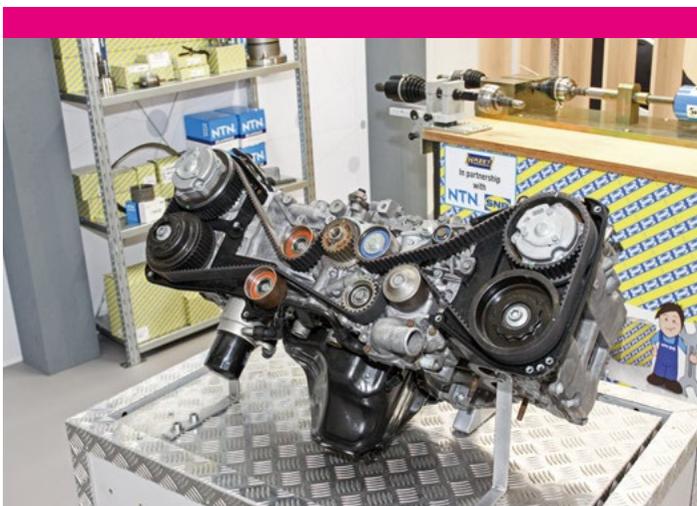
— Первое, что мы хотим, — сделать упор на экологический транспорт будущего. Это развитие электромобилей, которые определенно придут на смену в будущем. Уже сегодня NTN-SNR уделяет этому достаточно серьезное внимание. Мы один из мировых лидеров в плане разработки узлов вращения для электромобилей. К примеру, мы делаем подшипники, интегрированные с электромотором, где каждое колесо функционирует отдельно. Одна из таких разработок реализована совместно с французским производителем Lazareth.

Ну и конечно, это развитие ассортимента для вторичного рынка. Мы ориентированы на расширение продуктовой линейки, которая соприкасается с той продукцией, которая поставляется на конвейер.

группы. Но мы на это рассчитывали, так что развитие направления идет планомерно.

❸ Насколько остро вы ощущаете конкуренцию на рынке?

— По большому счету у нас своя собственная ниша, и напрямую мы с кем-то конкретным не сталкиваемся. У всех достаточно специфичный подход: кто-то делает ставку на неоригинальную продукцию, кто-то фокусируется





””

Будут ли нужны фары беспилотному транспорту?

Глава российского представительства Hella о разработках будущего



Павел Гладкий

Илья Огородников

Компания Hella — мировой лидер в области разработки и производства светотехники, а также радарных систем и диагностического оборудования — стала одним из хедлайнеров выставки Automechanika 2018 во Франкфурте. Журнал «Движок», не упустив возможность, пообщался в Германии с генеральным директором ООО «Хелла» Павлом Гладким и выяснил немало интересного о новых технологиях компании.

❗ **Последние достижения в области светотехники — какие они? Куда идет развитие, что нового нас ждет в будущем и как быстро новые технологии станут массовыми?**

На сегодняшний день самое эффективное средство освещения — светодиодные системы. Современное развитие светотехники сконцентрировано вокруг именно этой технологии. Причем

она не заканчивается только в корпусе фары, а является частью целого комплекса различных систем современного автомобиля. Это и радары, и камеры, и системы анализа и сбора информации. На основании всех этих систем современная светотехника управляет световым потоком, высвечивает необходимые места, затеняет ненужные, предупреждает о препятствиях, идентифицирует дорожные знаки, выскочивших на дорогу животных и т. д. Все это

в разы повышает безопасность движения.

Само собой, подобные высокотехнологичные системы освещения в первую очередь будут

доступны на автомобилях премиум и бизнес-класса. Но появление новых технологий в массовом сегменте — дело времени. Объемы производства влияют на снижение цен, а следовательно, на последующую доступность продукта.

Однако вопрос распространения зависит не только от производителя светотехники, но еще и от автоконцернов и их стратегий развития модельного ряда. Они решают, какие технологии применять на той или иной модели, а производитель компонентов уже говорит, возможно это или нет. И если возможно, то дальше начинается совместная работа инженеров. По своему опыту мы видим, что светодиодные технологии неизбежно становятся более доступными и попадают во все классы авто, меняя к лучшему ситуацию на дороге в целом.

Собственно, будущее пока в развитии этих систем и их функций. По своим физическим свойствам у светодиодов еще очень

Компания Hella является одним из ведущих поставщиков радарных систем для автомобилей. Причем именно с подачи компании Hella в России было изменено законодательство при применении радаров на автомобилях, в частности тех, что мониторят слепые зоны и положение автомобиля на дороге. До этого такие комплексы можно было использовать только в стационарном виде и только полицией. Сейчас компания Hella работает над возможностью внедрения радарных систем в автомобили, где они не предусмотрены штатной комплектацией. Правда, дополнительно оснастить машину системой мониторинга слепых зон, контроля за полосами движения или дистанционного открытия багажника можно будет только в том случае, если в электронном блоке управления авто удастся «прописать» такую систему



приличный запас развития, так что в ближайшее время вряд ли появится принципиально новый источник света. Развиваться будут технологии производства светодиодов и управления ими — там еще большой потенциал. Кроме того, автопром сейчас с огромной скоростью идет к беспилотному транспорту, и может оказаться, что фары не нужны вовсе. Радары позволят полностью заменить их, и внешние источники освещения станут второстепенной, дополнительной функцией.

❶ Компания Hella, помимо разработки светотехники, активно работает и над вопросами развития электрики, электроники и систем диагностики. Какие основные развития в этой области?

Основной тренд в этой области — полная цифровизация. Только она позволит предложить клиентам максимальное качество сервиса. Это технологии, которые базируются на всевозможных датчиках, системах мониторинга и контроля автомобиля. Сегодня появилась возможность собирать эти данные в одном месте — «облаке», и уже там их обрабатывать. То есть автомобиль в режиме онлайн передает данные о своем состоянии в единое хранилище данных, где эта информация обрабатывается и передается на сервисные станции. Таким образом, СТО получают возможность узнать точную информацию о техническом состоянии автомобиля задолго до его приезда на сервис.

Это дает уникальную возможность заранее подготовиться к приезду клиента на сервис: поставить точный «диагноз», подготовить на складе нужные запчасти, высвободить требующихся специалистов. В комплексе это приведет к резкому сокращению срока обслуживания автомобиля, оптимизации логистических затрат на содержание склада и времени работы персонала. Для СТО это экономия средств и значительное увеличение пропускной способности, то есть увеличение прибыли, а для клиента — несомненная экономия времени.

Еще одно новшество — очки дополненной реальности, которые позволяют сотруднику сервиса работать в онлайн-режиме с техническими службами Hella. Есть две степени коммуникации. Первая — локальное обслуживание: очки умеют распознавать номера запчастей и сразу же переда-



вать эти данные на диагностические системы. Таким образом, исключается человеческий фактор и ошибки, связанные с неправильным определением необходимых для ремонта деталей.

Вторая возможность использования — включение через очки прямой онлайн-трансляции, когда оператор



технического центра Hella на удалении видит ход сервисных работ как бы глазами механика и может в режиме реального времени подсказывать ему, что и как делать с конкретной машиной, деталью или проблемой. Это невероятно поможет, например, начинающим механикам или при очень сложных технических проблемах.

Причем экономическая сторона вопроса нами тоже уже проработана: Hella предлагает готовый комплекс решений для каждой конкретной СТО с учетом всех ее особенностей. Правда, признаемся, в этом вопросе мы ориентируемся пока на европейский опыт, но накладываем специфику российской действительности. Hella готова к развитию адаптированных систем, тем более что в России часто приходится во многих вопросах начинать с нуля, а значит, сразу внедрять самые современные технологии.

Однако хотим подчеркнуть, что внедрение новых

технологий, конечно, не отменяет квалификацию сотрудников сервиса. Это все должно находиться в комплексе, причем квалификация персонала — на первом месте. Наши новые технологии — лишь инструмент, который помогает повышению этой квалификации.

Ну а главная проблема в массовом развитии подобных сервисных решений — многоплатформенность, то есть большая вариативность сигналов, систем и датчиков у разных автопроизводителей, которая не позволяет пока создать универсальные системы декодирования и анализа. Перекодировка сигналов в единый и понятный «цифровой язык» позволит значительно упростить взаимодействие различного оборудования автомобиля и сервисных решений. Обработка и стандартизация сигналов — одна из ключевых задач ближайшего будущего, над которой компания Hella предстоит хорошо поработать.



ŠKODA

MONROE



Zimmermann



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

Мы хотим лично знать всех наших партнеров



Илья Огородников

❗ Почему вы решили сделать акцент на подобном формате общения со своими клиентами?

Максим Гришаков, руководитель отдела продаж Bilsteingroup

— Наш российский филиал открылся три года назад. Большая часть наших клиентов знала о нас с конца 90-х годов, но в других лицах, так как представительства бренда еще не было и его представляло сервисное бюро IHR. Решить данный вопрос можно было только личной коммуникацией с региональными продавцами и сервисменами, чтобы они в лицо знали сотрудников представительства бренда, могли задать любые вопросы любому отделу — продаж, маркетинга, технической поддержки.

❗ Насколько часто проходят такие встречи? Кого вы приглашаете и насколько интересен подобный формат вашим партнерам?

— В 2017 году мы провели в Краснодаре первую такую встречу. Пригласили руководителей региональных филиалов и собственников бизнеса, с которыми мы сотрудничаем. Мероприятие тогда прошло очень успешно. Мы решили доработать его, и полгода спустя, в июне 2018 года, провели в Екатеринбурге вторую такую встречу. Через неделю провели встречу в Калининграде. Нынешнее мероприятие в Краснодаре уже четвертое.

Мы сейчас понимаем, что везде, где мы эти мероприятия проводили, приглашенные дистрибьюторы и собственники компа-

Узнаваемый бренд — не всегда залог отличных продаж и долгосрочных договоров. Сегодня очень важны открытость и доверие, которых можно добиться только тогда, когда представители одного бизнеса знают друг друга. Компания Bilsteingroup, в которую входят бренды febi, Blue Print и SWAG, продолжает устраивать по всей России встречи с клиентами и партнерами, рассказывая все подробности о своей продукции и отвечая на любые вопросы. Корреспондент журнала «Движок» побывал на одной из таких встреч в Краснодаре.



Максим Гришаков

если на первых наших встречах были гости двух категорий — компании, с которыми мы сотрудничаем, и представители региональных филиалов крупных федеральных дистрибьюторов — то на эту встречу мы пригласили лояльные к нашим брендам региональные фирмы, которые напрямую с нами не работают.

❗ С какими трудностями вам приходится сталкиваться на российском рынке?

Владимир Муравьев, директор московского представительства Bilsteingroup

— Для нас большая тема — это сертификация продукции. У нас три бренда, и перечень продукции получается очень широким. По российскому законодательству

ний с огромным удовольствием участвовали в обсуждениях — как с нами, так и друг с другом. В этот раз мы решили добавить статистику региона по автопарку и пригласили Павла Груздева из аналитического агентства GIPA. Кроме того,



Владимир Муравьев

Bilsteingroup
ВЫХОДИТ
В НАРОД

компоненты подлежат частично сертификации, частично декларированию. Чтобы навести порядок с сертификацией, правила регулярно дорабатываются и меняются. В этом году изменения были особенно заметными, что, с одной стороны, усложнило процесс, а с другой, мы надеемся, это почистит рынок от некачественных товаров. Мы, кстати, сделали защиту товарного знака febi, чтобы на территорию России не заходил контрафакт.

❗ Какие новинки появились у брендов febi и SWAG? Какие группы компонентов популярны и как в целом распределяется спрос?

Валерий Балашов, региональный менеджер отдела продаж московского представительства Bilsteingroup

Bilsteingroup постепенно уходит от онлайн-каталогов запчастей, переводя их в электронный формат partsfinder. Первым таким брендом стал Blue Print, сейчас на подобную схему переходят бренды febi и SWAG. Кроме того, в partsfinder появились грузовые запчасти компании, а также технические жидкости, которые есть у febi. В итоге вся продукция представлена внутри одного каталога, что является удобным инструментом для тех, кто занимается подбором



^ | Валерий Балашов

— В целом по всем трем брендам каждый месяц появляется по 150–200 новых артикулов. Например, за 2017 год было выпущено 1800 новых позиций. Основные группы — это запчасти на европейские автомобили, хотя ассортимент для японских авто тоже присутствует. Конкретно febi и SWAG ассоциируют в основном с подвеской, но на самом деле по ним 14 продуктовых групп. Собственно, в 2017-м первое место по объему продаж бренда febi занимали как раз детали подвески. На втором месте были технические жидкости, далее — резинометаллика, цепные приводы, детали тормозной системы и т. д.

По бренду SWAG первое место по продажам также занимают детали подвески, а на втором месте цепи. Основные группы, в которых мы видим будущее продаж, — это цепи и цепные наборы ГРМ. У нас в ассортименте порядка 370 наборов ГРМ, где использованы оригинальные цепи, поставляемые на конвейер автопроизводителей. Все наши наборы ГРМ комплектуются оригинальными цепями.

🗨️ А какие новинки у бренда Blue Print?

Михаил Горский, региональный менеджер отдела продаж московского представительства Bilsteingroup

— В ассортимент бренда за последний год добавилось 933 новых позиции на такие автомобили, как Toyota, Honda, Nissan, Hyundai, Mercedes-Benz, Renault, BMW, Land

Rover, Mazda и Ford. Основные товарные группы по новинкам — это детали фильтрации, управления двигателем и тормозной системы. Наиболее продаваемой товарной группой бренда сейчас является «Сцепление», в которой насчитывается более 3200 артикулов. Еще одна группа, которую мы запускаем, — щетки стеклоочистителя. На них будет применяться мультиадаптер «11 в 1», за счет которого применяемость щеток охватывает 99% автомобильного парка.

🗨️ У вас хорошо развит сегмент компонентов для грузовых автомобилей. Каково сейчас развитие этого направления?

Виктор Леонов, региональный менеджер по грузовому направлению отдела продаж московского представительства Bilsteingroup

— На сегодняшний день ассортимент по этому направлению состоит более чем из 10 тыс. компонентов для грузовой техники, прицепов и автобусов европейского производства. Основная часть приходится на детали рулевого управления и подвески, системы охлаждения и тормозной системы, крепления колес, элементы кабины, фильтры, детали двигателя и системы смазки. Хороший прирост сейчас наблюдается по группам деталей электрики и пневматики.

Особый акцент в грузовом сегменте — на детали рулевого управления, поскольку львиную

^ | Михаил Горский



^ | Виктор Леонов

долю из них мы производим на собственном заводе, причем их большая часть идет производителям компонентов первичной поставки. То, чем мы очень гордимся, — это детали сцепных устройств, для которых идут повышенные требования к качеству. Если такие детали будут некачественно изготовлены, последствия окажутся очень серьезными.

Если говорить о новинках, то в этом году мы представили новую линейку в ассортименте — детали сцепления для коммерческого транспорта. С начала 2019 года будут доступны к заказу 122 комплекта сцеплений, а также комплектующие по отдельности: корзины, диски сцепления и т. д. Всего около 400 компонентов. Кроме того, в нашем ассортименте появились лампы рабочего освещения. Мы предложили две линейки: «премиум» и «бюджетную». Одна будет интересна для установки на грузовики «большой семерки», вторая — на более бюджетные модели, например отечественные.



Компания Bilsteingroup отныне на компоненты всех своих брендов официально дает гарантию 1 год без ограничения пробега, за исключением случаев, которые прописаны условиями и ограничениями автопроизводителя



25 лет «Дилижансу»



Илья Огородников

20 октября 2018 года ровно 25 лет исполнилось с момента основания сервисной станции «Дилижанс», одной из старейших в Санкт-Петербурге. Компания была основана в 1993 году бессменным руководителем Александром Пахомовым как небольшая мастерская, а к сегодняшнему дню превратилась в один из центров Северо-Западного региона по ремонту и обслуживанию автомобилей концерна Volkswagen. Вспоминаем, с чего все начиналось.

Специализация на автомобилях немецкой группы у сервиса появилась в 1998 году — во-первых, как конкурентное преимущество на рынке подобных услуг, во-вторых, как возможность совершенствоваться в одном направлении, позволявшем сократить сроки выполнения работ, количество ошибок, обеспечить снабжение кондиционными запасными частями и материалами.

Поскольку «Дилижанс» не являлся официальным дилером VAG, а следовательно, не имел от него никакой поддержки, компании пришлось через многое пройти самостоятельно. Существенное значение в этом плане имел персонал, который Александр Пахомов отбирал по принципу наличия инженерного опыта и высшего технического образования, для того чтобы решать сложные технические задачи, характерные для современной автомобильной техники. До сегодняшнего дня более 70% сотрудников «Дилижанса» имеют специализированное высшее образование, учатся в вузах и без отрыва от производства постоянно повышают свой профессиональный уровень.

В начале 2000-х годов пришло время развиваться уже не в тех-



ническом, а в административном направлении. В «Дилижанс» были приглашены специалисты, которые помогли руководству расставить приоритеты на пути дальнейшего развития, составить планы, поставить дальнейшие задачи и наметить пути их решения. Одним из важнейших направлений по-прежнему оставалось развитие персонала, на профессиональную подготовку которого в компании не жалели сил и средств. Были проведены курсы по изучению технического английского языка, базовых основ двигателей внутреннего сгорания, повышение квалификации диагностов, поведенческие тренинги, направленные на совершенствование коммуникативных и управленческих навыков. Часть персонала выезжает за получением опыта непосредственно в Германию.

Само собой, в современном автосервисе одними специалиста-

ми не обойтись, а потому большая роль всегда уделялась оборудованию, на котором выполнялись и выполняются все работы — это 17 электрогидравлических подъемников, стенд для проверки тормозов и подвесок Neka, стенд контроля углов колес Visualiner 3D, стенд для регулировки фар, оборудование для заправки кондиционеров, ультразвуковая установка для мойки деталей двигателей U3B-3,5, газоаналитическое оборудование «Газтест-Авеста» и «Инфракар», компьютерный мотортестер MotoDoc II, дилерские сканеры VAG 1552 и другие оригинальные приспособления, программные эмуляторы VAS 5051,

Один из старейших автосервисов Петербурга отметил юбилей

эндоскопы и специализированный инструмент — все это всегда имеется в распоряжении специалистов «Дилижанса». В 2007 году происходит важнейшее событие в жизни СТО — строительство нового просторного центра на проспекте Елизарова в Санкт-Петербурге. Появляется собственная мойка и услуга проката автомобилей.

В итоге за 25 лет существования без рубля каких-либо внешних инвестиций предприятие выросло в группу компаний автомобильного направления, объединив четыре фирмы, оказывающие услуги физическим и юридическим лицам.

Ну а одним из важнейших показателей эффективности является тот факт, что «Дилижанс» делится своим успехом: с 1998 года компания участвует в финансировании общества инвалидов «Наша жизнь», помогая школе-интернату № 1 для слепых детей; с 2000 года и по настоящее время откликается на просьбы благотворительной общественной организации «Перспективы» и регулярно перечисляет деньги для Павловского детского дома-интерната № 4, а также Петергофского психоневрологического интерната № 3; с 2003 года «Дилижанс» сотрудничает с Санкт-Петербургской общественной организацией инвалидов «Спортивный клуб танцев на инвалидных колясках», участвуя в финансировании различных мероприятий, включая выезды за границу.



FIT Service провел в Петербурге день открытых дверей



Илья Огородников

26 октября в Санкт-Петербурге состоялась встреча руководителей федеральной сервисной сети FIT Service с партнерами и представителями петербургских СТО, на которой компания подвела итоги работы с начала 2018 года, рассказала о своих преимуществах и обсудила возможности заключения соглашений по дальнейшему развитию сети в Северо-Западном регионе.

Компания FIT Service является частью дистрибуционной компании ROSSKO, головной офис которой находится в Новосибирске, и представляет собой федеральную сеть сервисных станций, работающих с 2013 года по системе франчайзинга под объединенным брендом и по единым стандартам. Первое СТО FIT Service появилось в 2008 году в Омске, после чего стало понятно, что в формате взаимодействия дистрибьютора



автокомпонентов с собственной сервисной сетью открываются очень большие перспективы.

На текущий момент до конца 2018 года по всей России заработают свыше 205 станций FIT Service. Причем планы у компании амбициозные: еще 117 станций должны заработать в 2019-м, а к 2024 году число СТО под брендом FIT Service должно превысить 1000 точек! Количество обслуженных клиентов уже перевалило за полмиллиона человек, а отремонтированных автомобилей — за 1,2 млн. В 2018 году выручка компании выросла на 67,5% и составила почти 1,6 млрд рублей.



образом работаем с ведущими интернет-площадками Avito, Auto.ru и Drom.ru, а также делаем спецпроекты с ведущими медиа-лицами России», — рассказывает глава сети Даниил Соловьев.

Помимо презентации FIT Service, на мероприятии состоялась выступления основных партнеров компании — мировых производителей компонентов Denso, KYB, Gates и febi. Кроме того, прошла презентация работы

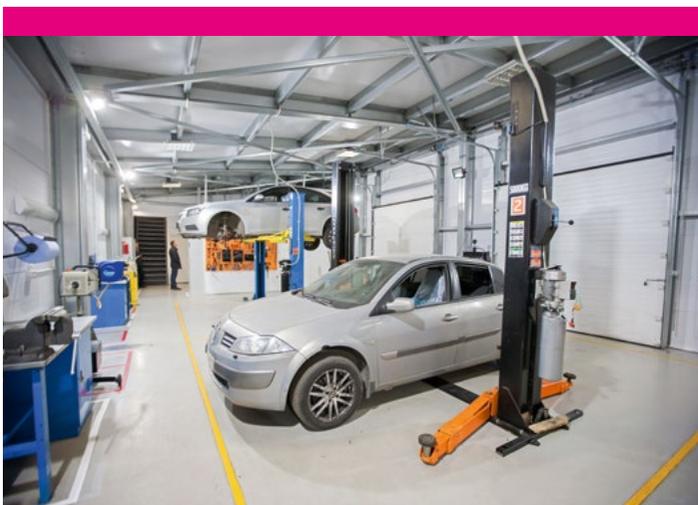
Сегодня в FIT Service работает около 2500 человек, причем компания охотно делится опытом с другими станциями: обучающий центр FIT Lab функционирует



в разных форматах, в том числе и онлайн, проводятся курсы по обучению персонала.

«В мае 2018 года франшиза FIT Service вошла в топ-5 самых выгодных франшиз по версии журнала Forbes, а в июле был опубликован рейтинг BeBoss, в котором мы стали лучшими среди автосервисов и в общем зачете заняли четвертое место. Кроме того, мы самым активным

сервисной станции, где в режиме реального времени была показана структура работы и все примененные технологии: выявление потребностей, продажа дополнительных услуг и запчастей, оформление заказ-наряда, непосредственно работа ремзоны, а также была продемонстрирована система бережливого производства.



В Петербурге стартовало производство

обновленного Nissan X-Trail

Компания Nissan запустила производство обновленного кроссовера X-Trail на предприятии под Санкт-Петербургом.

На протяжении последних нескольких месяцев, как сообщает пресс-служба российского представительства японской компании, новый X-Trail выпускался на петербургском заводе в тестовом режиме. «Это позволило всесторонне подготовить новинку к дебюту на российском рынке», — говорится в официальном сообщении Nissan.

Обновленный X-Trail, напомним, получил целый ряд отличий от европейской версии кроссовера. В частности, по-иному настроена ходовая часть.

Будут отличия и в гамме двигателей. Так, «наш» X-Trail не получит новый дизель 2.0 dCi (177 л. с.). Основу линейки моторов составят агрегаты, известные по «дореформенной» версии кроссовера: базовым станет атмосферный бензиновый двигатель объемом 2,0 литра и мощностью 144 л. с., ступенью выше окажется еще один «атмосферник» 2.5, 171 л. с.; турбодизель также остался прежним: 1.6 dCi, 130 л. с.

В зависимости от комплектации новый X-Trail будет оснащаться 6-ступенчатой механической коробкой передач или вариатором XTronic CVT. Самих комплектаций будет десять, в двух из них обновленный кроссовер станет оснащаться мультимедийной системой с предустановленными сервисами «Яндекс.Авто». Кроме того, новый X-Trail получит новый вариант окраски кузова: оранжевый металлик.

Продажи нового Nissan X-Trail стартуют в России в декабре 2018 года, цены объявят ближе к началу продаж ■



Kia запустила российские продажи обновленного Sportage

В России официально стартовали продажи рестайлинговой версии популярного кроссовера Kia Sportage.

Обновленный Kia Sportage стоит в России от 1 329 900 рублей, сообщает пресс-служба Kia Motors Rus. За указанную сумму можно приобрести кроссовер с бензиновым двигателем объемом 2,0 литра, 150 л. с., механической коробкой передач и передним приводом.

Цены на 2,0-литровые автомобили с передним приводом и «автоматом» начинаются с отметки 1 489 900 рублей.

Полноприводный 2,0-литровый кроссовер на «механике» можно купить минимум

за 1 509 900 рублей; в варианте с полным приводом и «автоматом» Sportage 2.0 стоит у нас от 1 634 900 рублей.

В версии с новым бензиновым мотором 2.4 GDI новый Sportage оценен минимум в 1 794 900 рублей; 6-ступенчатый «автомат» и полный привод положены такому кроссоверу по умолчанию.

Полноприводная трансмиссия входит в список стандартного оснащения и для дизельной версии обновленного Sportage (2.0, 185 л. с.). Кроме того, мотор на тяжелом топливе штатно агрегируется с новым 8-ступенчатым «автоматом». Дизельный Sportage доступен в России исключительно в топовой комплектации Premium и стоит 2 244 900 рублей ■



Mercedes-Benz назвал российские цены на новый GLE

Официальные дилеры немецкого производителя в России открыли прием заказов на новое поколение кроссовера GLE.

Новый Mercedes-Benz GLE на первых порах будет доступен в РФ в трех фиксированных комплектациях — без возможности приобрести дополнительное оборудование. Список опций обнаружат лишь после старта российского производства внедорожника на новом заводе компании в Подмоскowie.

Стартовая цена нового GLE в России — 4 650 000 рублей.

За указанную сумму покупателю предложат дизельный GLE 300 d 4Matic с четырехцилиндровым турбодизелем объемом 2,0 литра и мощностью 245 л. с. и 9-ступенчатый «автоматом». В стандартную комплектацию Premium включены медиасистема MBUX с навигатором, виртуальная панель приборов, камера заднего вида и 19-дюймовые колеса.

Кроме того, дизельный GLE 300 d предлагается в комплектации Sport, которая включает внешний AMG-обвес, 20-дюймовые колеса и обивку сидений натуральной кожей. Такой автомобиль обойдется минимум в 4 950 000 рублей.

Бензиновый Mercedes-Benz GLE 450 4Matic с рядной 3-литровой турбодвигателем мощностью 367 л. с. предлагается только в комплектации Sport Plus с вентилируемыми передними сиденьями, стеклянной крышей и камерами кругового обзора. Стоимость бензинового Mercedes-Benz GLE — 6 270 000 рублей.

В салонах российских дилеров, по информации «Движка», новый Mercedes GLE появится в течение первого квартала 2019 года ■



официальный спонсор рубрики

СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store



Новый Audi A6 стал доступен для заказа в России

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Audi объявила о начале приема заказов в России на седан А6 нового поколения.

На первых порах новый Audi A6 станет доступен в нашей стране в единственной версии: А6 55 TFSI quattro с бензиновым турбомотором объемом 3,0 литра, 340 л.с., и полноприводной трансмиссией. Стартовая цена такого автомобиля составляет в нашей стране 3 900 000 рублей.

Audi A6 2018 модельного года получит в России три линии оснащения: Advance, Sport и Design. Уже в «базе» новый А6 оснащается системой Audi drive select, светодиодными фарами головного света и задними фонарями, двухзонным климат-контролем, круиз-контролем, 18-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, мультимедийной системой MMI Radio plus.

Для первых 150 российских покупателей нового А6 будут действовать специальные условия на приобретение автомобиля в рамках программы «Priority. Привилегии первых». Среди них — выгода при покупке машин в линиях Sport и Design, специальные ставки по кредитной программе, мили по программе «Аэрофлот Бонус» и прочие привилегии. Одним из элементов программы является особый бонус за Trade-in, который в зависимости от модификации сдаваемого в зачет автомобиля может достигать 500 000 рублей.

В салонах российских дилеров Audi первые «живые» экземпляры нового А6 должны появиться в течение ноября 2018 года. Сроки начала продаж в России универсала Audi A6 Avant нового поколения официально пока не уточняются. Нет данных и о том, когда расширится гамма доступных в нашей стране модификаций А6 ■



Обновленная Mazda6 получила российский ценник

Компания Mazda объявила рублевые цены на рестайлинговую версию популярного в России седана среднего класса.

Новая «шестерка» станет доступна в России с тремя бензиновыми двигателями: 2.0, 150 л.с., 2.5, 194 л.с., и 2.5 Turbo, 231 л.с. Все двигатели по умолчанию агрегируются с классическим 6-ступенчатым «автоматом». Турбомотор седан позаимствовал у большого кроссовера CX-9.

Стартовая цена 2,0-литровой «шестерки» в нашей стране — 1 451 000 рублей. В базовой комплектации Drive появились климат-контроль и светодиодные фары. Также для такой машины доступны шесть подушек безопасности, ESP, подогрев передних сидений и 17-дюймовые легкосплавные колесные диски.

Двигатель объемом 2,5 литра и мощностью 194 л.с. устанавливается на обновленную Mazda6 начиная с комплектации Active; цена вопроса — от 1 616 000 рублей. За топовую Mazda 6 с 2,5-литровым турбомотором мощностью 231 л.с. придется выложить минимум 2 172 000 рублей.

Обновленная Mazda6 отличается от «дореформенного» автомобиля иным дизайном передней панели и центральной консоли, новыми, более дорогими и качественными, материалами отделки, а также новыми передними сиденьями. В рестайлинговых машинах появились также ЖК-дисплеи более крупных размеров и более высокого разрешения — это касается как головного дисплея мультимедийной системы, так и экрана бортового компьютера на панели приборов ■



Кросс-хэтчбек Lada XRAY Cross доехал до дилеров

В дилерских центрах АвтоВАЗа официально стартовали продажи «внедорожного» хэтчбека Lada XRAY Cross.

Новый Lada XRAY Cross доступен покупателям в комплектациях Classic, Comfort и Luxe; кроме того, автомобиль можно дооснастить двумя пакетами опций.

Вне зависимости от исполнения под капотом XRAY Cross будет установлен 1,8-литровый 122-сильный бензиновый двигатель, работающий в паре с механической 5-ступенчатой коробкой передач.

Стартовая цена Lada XRAY Cross составляет 729 900 рублей за хэтчбек в комплектации Classic.

Такой автомобиль штатно оснащается двумя подушками безопасности, сигнализацией, системой ЭРА-ГЛОНАСС, задними дисковыми тормозами, системой ESC и электронным ассистентом при старте на подъеме, светодиодными ходовыми огнями, регулируемой по высоте и вылету рулевой колонкой, электростеклоподъемниками передних дверей, 17-дюймовыми легкосплавными колесными дисками; кроме того, в «базе» — аудиоподготовка.

В комплектации Comfort новый XRAY Cross стоит 809 900 рублей. Начиная с этого исполнения на автомобиль устанавливается система

Lada Ride Select с пятью режимами движения, включая «внедорожные»: «Снег/Грязь» и «Песок».

Самый «навороченный» XRAY Cross — в комплектации Luxe с пакетом опций Prestige — оценен в 888 900 рублей ■



ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

ОБНОВЛЕННАЯ Lada Granta



Роман Зубко

Если встречаются и впрямь по одежке, то обновленная «Гранта» — автомобиль, на котором, как говорится, и в пир, и в мир, и в добрые люди. Стив Маттин в очередной раз наглядно подтвердил, что созданный им X-Face универсален и годится для любой модели АвтоВАЗа — даже для той, что изначально создавалась до его прихода на завод.

А вот внутри Lada Granta в результате рестайлинга благороднее не стала. Хотя с центральной консолью от «Калины-2», «нормальными» воздуховодами и современным блоком управления климатической системой автомобиля выглядит гораздо приятнее «доресторформенной» «Гранты». За что еще стоит похвалить тольяттинских интерьерщиков — так это за неплохо выверенные усилия на всех клавишах и вращающихся рукоятках. Давно бы

«А может, все-таки „Гранта“?»

Наверняка такой вопрос задавали себе многие из тех, кто выбирал новый бюджетный автомобиль. А уж после недавнего рестайлинга, который претерпело семейство Granta, получив внешность а-ля Vesta, модель стала еще привлекательнее. Но повлиял ли рестайлинг на потребительские качества «Гранты»? И подтянулась ли вазовская модель за счет обновления к зарубежным конкурентам? Чтобы выяснить это, обозреватель «Движок» отправился на малую родину Lada Granta — в Тольятти.



официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®



Available on the
App Store





РЕСТАЙЛИНГ — ПИШЕМ, НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ — В УМЕ

по максимуму использовать ее грузопассажирские возможности, придется попотеть, складывая и раскладывая задние сиденья.

В движении с первых же метров радуется тандем двигателя 1.6 16v (98 л. с.) и 4-ступенчатой автоматической коробки передач Jatco. Мотор уверенно тянет с самых «низов», кроме того, он весьма бодр на средних оборотах. Коробка же (даже если ее конструкции не первый десяток лет)

так! Кроме того, за время теста в салоне «Гранты» не «проснулся» ни один сверчок.

Однако пластик в машине, хоть и стал приятнее на вид, остался «дубовым» на ощупь, а уж посадка за рулем... Здравствуйтесь, классические «Жигули»! «Пятая точка» падает почти на пол, «баранка» зажата между коленями — рослым водителям здесь явно не рады. Диапазон продольной регулировки водительского кресла очень мал! И если на автомобиле с «автоматом» людям с ростом за 190 см при такой посадке еще можно худо-бедно ездить, то на машине с «механикой» придется регулярно делать остановки, чтобы размять ноги.

Втиснуться «сам за собой» на заднее сиденье я смог, лишь выполнив пару акробатических этюдов. И понял, что долго здесь не протяну: крайне мало места



и для ступней, и для коленей, зато, надо отдать должное, крыша на макушку не давит.

К чему не придерешься, так это к багажнику Granta Liftback: вместительный отсек, нормальная погрузочная высота. По паспорту здесь 435 литров при установленных задних сиденьях, на глаз — под пятьсот.

Естественно, вместимость багажного отделения можно



увеличить, сложив задние сиденья, но процедура эта непростая и небыстрая. Сначала надо откинуть вперед подушки сидений, а для этого — сдвинуть вперед передние кресла. А чтобы сложить спинки, необходимо сперва снять подголовники, двумя руками отпуская фиксаторы. Убрать багажную полку тоже непросто: чтобы «выдернуть» ее из мест крепления, нужно приложить немало усилий. В общем, дачникам, а также всем тем, кто покупает машину с целью

переключается быстро, не допускает рывков и провалов в тяге, а при обгонах готова включить третью именно в тот момент, когда этого ждешь. Так что особых претензий к удобству управления тягой на 98-сильной «Гранте» у нас нет.

Единственная ложка дегтя в работе силового агрегата оказалась традиционной для 4-ступенчатых «автоматов»: на трассе, когда скорость переваливает за 110 км/ч, стрелка тахометра приближается

ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

к отметке 3000 об/мин. В итоге и расход топлива выходит немаленький (в смешанном цикле бортовой компьютер намерил нам свыше 10,5 литра на 100 км), и двигатель начинает ощутимо «давить на уши».

Да и в целом «Гранту» трудно назвать тихой машиной — она скорее разговорчивая: громко

озвучивает все преодолеваемые неровности подвеска, явственно щелкают в недрах передней панели реле при пользовании электроприборами зеркал и стекол и даже при включении дворников, слышно, как в момент включения кондиционера срабатывает муфта его привода, как при переключении режимов трансмиссии изменяется



ХАРАКТЕРИСТИКИ Lada Granta лифтбек 1.6 AT

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4250x1700x1500
Снаряженная масса, кг	1160
Объем багажника, л	435
Клиренс, мм	145
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1596
Мощность, л. с. при об/мин	98/5600
Крутящий момент, Нм при об/мин	145/4000
Трансмиссия	Автоматическая, 4 ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	13,3
Максимальная скорость, км/ч	174
Средний расход топлива, л	7,2

ОЦЕНКИ Lada Granta лифтбек 1.6 AT

ИНТЕРЬЕР	6,42	Интерьер обновленной «Гранты» неплохо собран, но над эргономикой и качеством материалов вазовцам еще работать и работать. Да и к высокорослым седам автомобиль по-прежнему негостеприимен.
Обзор	8	
Эргономика	7	
Качество материалов	5	
Простор	6	
Передние сиденья	6	
Задние сиденья	5	ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 6,5
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	6,5	
Динамика	7	
Управляемость	6	
Тормоза	7	
Экономичность	6	Тандем 98-сильного двигателя и 4-ступенчатого «автомата» наделяет «Гранту» неплохой динамикой по меркам бюджетного сегмента, но бензина силовой агрегат потребляет немало. Управляемость — пресна и безвкусна.
КОМФОРТ	7	
Акустический	6	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	7	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА 6,64
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	6,64	
		«Гранте» нужен не рестайлинг, а глубокая модернизация. А еще лучше — смена поколений!

официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the
App Store



звук, с которым работает силовой агрегат. В общем, автомобиль постоянно «общается» с водителем. В дальней дороге неизменно наступает момент, когда это начинает утомлять.

Управляемость Lada Granta можно оценить максимум в 3,5 балла по пятибалльной шкале. Единственное, что по-настоящему радует в общении с машиной, — это то, что она уверенно держит прямую: никаких рысканий, никаких траекторных отклонений. Руль на трассе можно держать вполне расслабленно.

Но это на ровной дороге. Если же покрытие идет короткими пологими волнами, машина начинает раскачиваться всем корпусом, приходится подруливать, но руль при малых углах поворота — ватный.

Когда же дело доходит до езды по более-менее извилистым трассам, «Гранта» демонстрирует, что это не ее стихия. Машина рьяно «упирается» на входе в поворот, и, хотя траекторию она держит довольно четко, недостаточная поворачиваемость на входе в вираж проявляется слишком явно, чтобы можно было говорить о каком-то удовольствии от активной езды.

К тормозной системе вопросов не возникло: «Гранта» замедляется весьма уверенно и в городе, и на трассе с любой из разрешенных правилами скоростей. Педаль, правда, показалась излишне «мягкой» и длинноходной, но это скорее особенность, к которой просто нужно привыкнуть

Не способствует ему и работа рулевого управления. Лишь при больших углах поворота руля на нем появляется подобие информативности, да и машина начинает неплохо слушаться команд водителя. Но отточенной рулежкой это, конечно, не назвать: задача автомобиля — перемещение из точки А в точку Б, а не проезд гоночной трассы на время.



Стоимость протестированного автомобиля

Lada Granta лифтбек 1.6 AT
596 500 ₺

Зато «Гранта» не утратила в результате рестайлинга своего главного качества: плавности хода и энергоемкости подвески. По неровному, или разбитому, или грунтовому покрытию можно просто ехать, причем принцип «больше скорость — меньше ям» работает на все сто процентов! Машина уверенно «глочет» неровности любого калибра, и даже при проезде ямы с острыми краями глубиной с полколеса можно не бояться, что оставишь в ней подвеску.

Каков итог?

Рестайлинг, который претерпела Lada Granta, сделал популярную тольяттинскую модель

намного привлекательнее внешне, но по сути машина осталась прежней. Это явный «бюджетник», создатели которого думали прежде всего о снижении издержек для сохранения доступной цены, а не об эргономике, управляемости и прочих «высоких материях». «Гранте» все очевиднее нужна как минимум более глубокая модернизация, а лучше — новое поколение на новой платформе. На сродстве с «Вестой» модель продержится еще год-два, но после даже по меркам бюджетного сегмента покупателям явно перестанет хватать возможностей автомобиля, учитывая, что по цене Granta по-тихоньку догоняет старшую и куда более современную Lada Vesta.



ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

«Лесник» во дворянстве



SUBARU FORESTER 2019



В середине ноября в России стартуют продажи кроссовера Subaru Forester нового, пятого по счету поколения. Как едет новый «Лесник», что изменилось в его конструкции и потребительских качествах и не растерял ли он со сменой поколений тех черт, которые много лет ценили в нем субаристы со стажем? Журнал «Движок» выяснял это на горных перевалах и серпантинах Грузии.



Роман Зубко

Subaru Forester, напомним, со сменой поколений «переехал» на новую платформу: автомобиль 2019 модельного года построен на шасси Subaru Global Platform, которое будет лежать в основе всех новых моделей японской марки вплоть до 2025 года.

Новая «тележка», как заявляют в компании, позволила сохранить в новом «Форестере» все фирменные черты, присущие модели (например, так называемый симметричный полный привод и горизонтально-оппозитные двигатели) и при этом «вывести на новый уровень» ходовые качества и безопасность.

Одни из главных преимуществ, которые дает

использование новой «глобальной платформы», — возможность значительно снизить центр тяжести автомобилей, а также радикально повысить жесткость кузова на изгиб и кручение. Это, как уверяют представители Subaru, исключительно благотворно повлияло на управляемость «Лесника», при

этом фамильная энергоемкость подвески осталась при нем.

Помимо всего перечисленного, новая «глобальная платформа» позволит компании во многом унифицировать дизайн своих моделей, производить необходимые для них компоненты на одном заводе, а в недалеком будущем —

оснащать автомобили не только традиционными двигателями внутреннего сгорания, но и электрическими моторами, гибридами, а также новыми типами силовых установок на альтернативных видах топлива.

Во внешности нового Forester, однако, столь радикальных перемен, как в конструкции, не произошло. Поначалу и вовсе кажется, что перед тобой не автомобиль нового поколения, а рестайлинговая версия нынешней модели. И лишь приглядевшись, подмечаешь, что новыми стали и фары, и бампер с иными площадками под «противотуманки», и радиаторная решетка, и капот. Ну а проще всего новый Forester отличить по задней части: дизайн фонарей изменился, пожалуй, наиболее радикально.

Внутри новый Forester решен в стилистике, уже знакомой нам еще по одной модели Subaru, построенной на новой «глобальной плат-



официальный спонсор рубрики

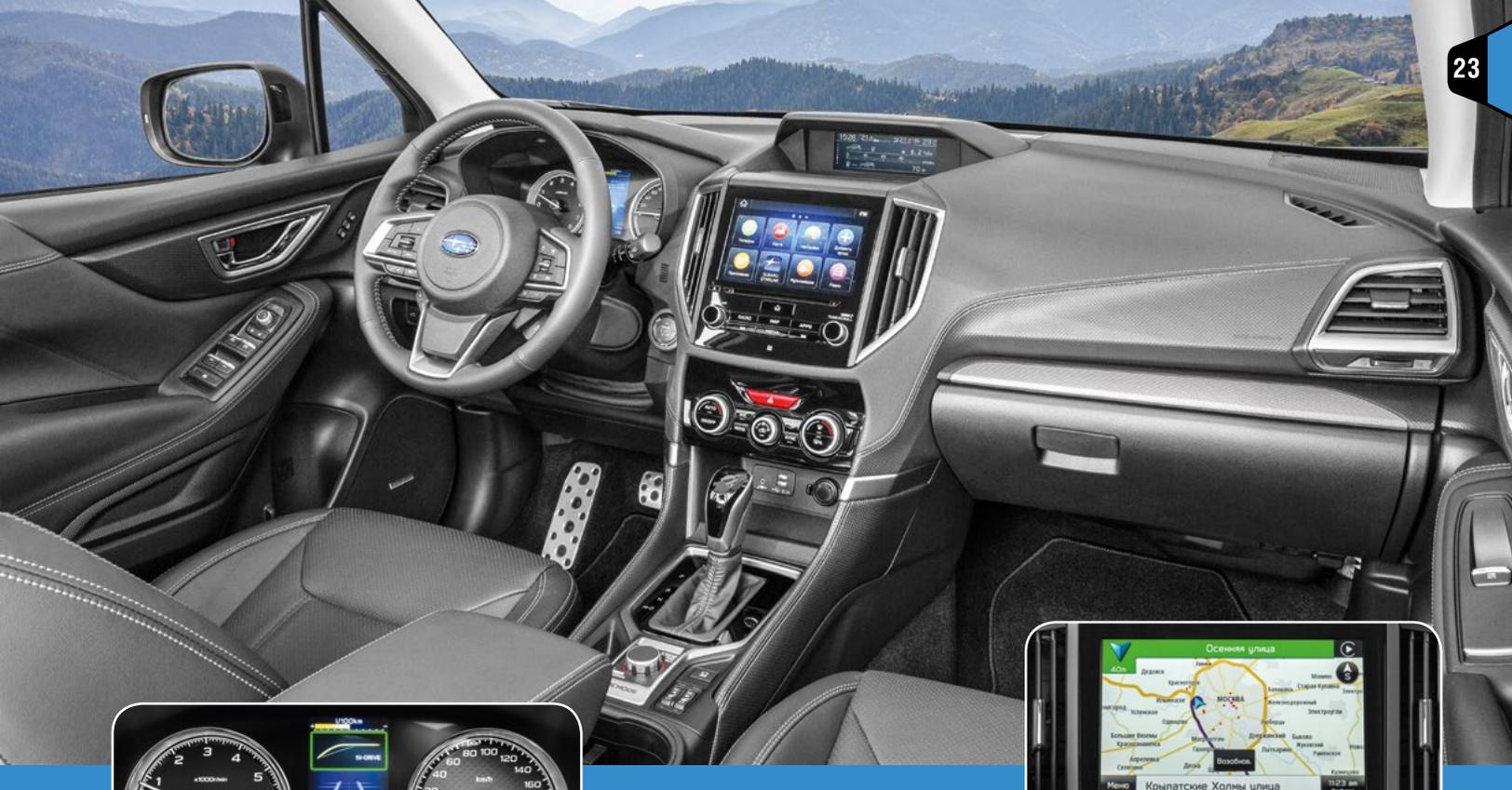
СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ

NTN®

SNR®

Available on the App Store





форме», — хэтчбеку XV. Причем наиболее очевиден прогресс в том, что касается материалов отделки салона: подтрунивать над «Лесником» (обшит, мол, кирзой) больше не будут. Есть лишь пара моментов, к которым все еще можно придраться: грубоватая на ощупь кожа, которой обтянут руль, и слишком явная имитация прострочки на мягком пластике передней панели. Впрочем, слово «премиум-класс» в отношении «Форрестера» никто не произносил, так что простим это японцам...

Главное же, чем примечателен интерьер нового Forester, — это простор. Автомобиль предыдущего поколения тоже трудно было упрекнуть в недостатке пространства в салоне, однако новый кроссовер превзошел в этом «предка» по всем статьям. Чтобы удобно устроиться за рулем, мне с моим ростом 193 см не пришлось даже полностью отодвигать водительское кресло. А «сам за собой» я устроился с более чем солидным запасом.

Жаль только, что автомобиль диктует излишне высокую, на мой вкус, посадку и что валики боковой поддержки расставлены излишне широко — явно в расчете на тучных американцев. Благо кожа, которой были обшиты сиденья тестовых автомобилей, оказалась достаточно «цепкой», чтобы надежно удерживать водителя и пассажиров в поворотах.

Под капотом нового Subaru Forester может стоять один из двух

серьезно модернизированных при смене поколений оппозитных атмосферных моторов: 2,0 литра, 150 л. с., и 2,5 литра, 185 л. с. В рамках премьерного теста мы поехали лишь на старшей версии «Лесника» и можем

констатировать, что модернизация этого мотора прошла исключительно успешно.

Тандем двигателя и вариатора Lineartonic демонстрирует именно ту динамику, которой ждешь от 2,5-литрового «атмосферника», а главное — взаимосвязь с мотором «по педали» близка к линейной: как нажал, так и поехал.

Прирост мощности со 171 до 185 л. с. чувствуется с каждым нажатием на акселератор, а запас тяги есть всегда, и в горах, и на равнинах. Хотя «по паспорту» максимальный крутящий момент вырос незначительно (с 235 до 239 Нм), да и развивается он теперь при чуть более высоких, чем прежде, оборотах (4400 об/мин против прежних 4000).

Управляемость — под стать разгонной динамике. Не сказать, что новая рулевая рейка с переменным передаточным соотношением превратила Forester



ШРУСы NTN-SNR
Лучшее для Вас

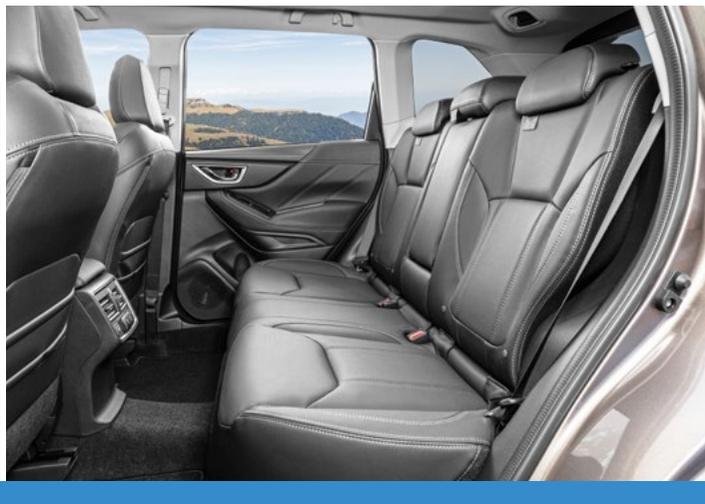


www.ntn-snr.com

в спорткар, но повороты он «прописывает» лучше и охотнее предшественника: не «упирается» на входе в вираж, цепко держит траекторию и не заставляет подруливать на дуге. Да и крены кузова невелики. По крайней мере для немаленького по габаритам кроссовера.

Для полного счастья не хватило лишь чуть более «прозрачного» рулевого управления, которое позволило бы тоньше чувствовать степень загрузки управляемых колес. Однако справедливости ради скажем: то, что есть, — уже шаг вперед по сравнению с прежним «Лесником»! И пусть новый Forester сам по себе не подстегивает к активной езде — он всегда готов подыграть тому, кто решит «оторваться» на извилистой трассе. В общем, не зря японцы колдовали с жесткостью подрамника и системой крепления заднего стабилизатора непосредственно к кузову, создавая новую «глобальную платформу».

При этом новый Forester отменно держит прямую. На шоссе, ведущем от Тбилиси в сторону Гори и далее — на запад в сторону Батуми (по сути, лучшей дороге в Грузии, по качеству мало в чем уступающей немецким автобанам), автомобиль был непоколебим



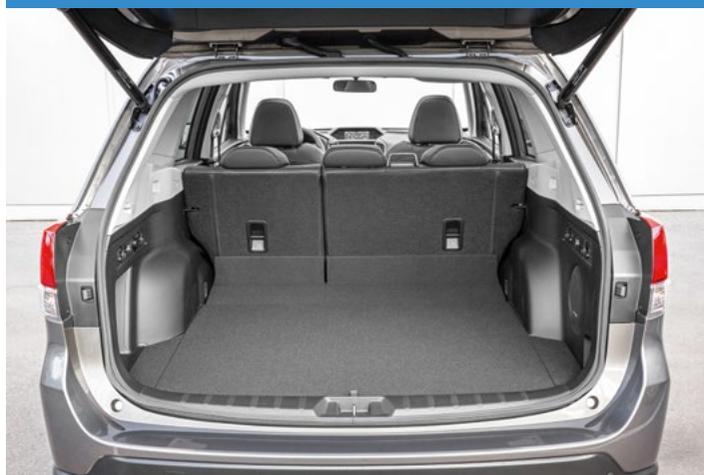
даже на непредусмотренных местными ПДД скоростях. По прямой трассе Forester можно вести, абсолютно не напрягаясь, лишь слегка придерживая руль одной рукой, — никакого круиз-контроля не надо! Хотя на новом «Леснике» он есть, причем адаптивный, способный поддерживать дистанцию до впереди идущего автомобиля и автоматически задействовать торможение вплоть до полной остановки.

Подвеску нового Forester спецы из Subaru настраивали, явно исповедуя свой фирменный подход: с прицелом на полную индифферентность автомобиля к качеству дорожного покрытия. Когда

едешь по городу, порой кажется, что «Лесник» излишне подробно собирает разного рода дорожную мелочевку вроде трещин и стыков в асфальте. Но стоит дороге стать по-настоящему ухабистой, как приходит ощущение, что яму, на которую Forester может отреагировать

болезненным ударом, нужно еще поискать.

По грунтовкам же, даже каменистым, как на перевалах региона Боржом-Харагаули, можно и вовсе «валить на все деньги»! Forester идет по ним настолько уверенно и так непринужденно



ХАРАКТЕРИСТИКИ Subaru Forester 2.5

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4625x1815x1730
Снаряженная масса, кг	1630
Объем багажника, л	505
Клиренс, мм	220
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	2498
Мощность, л. с. при об/мин	185/5800
Крутящий момент, Нм при об/мин	239/4400
Трансмиссия	Вариатор CVT Lineartronic
Привод	Постоянный полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	207
Средний расход топлива, л	7,4

официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ
И РОЛИКИ ГРМ

NTN®



Available on the
App Store





проглатывает любого калибра рытвины и ухабы, что, когда грунт сменяется асфальтом, хочется развернуться и поехать в обратном направлении. Тем более

что красота гор Малого Кавказского хребта поистине завораживает!..

В отсутствие на нашем маршруте грязи, луж и снега мы не испытали в действии новый режим системы X-Mode («глубокий снег/грязь»). Но и в режиме Normal «наш» Forester уверенно штурмовал каменистые подъемы, а клиренс 220 мм и длинноходная подвеска

позволяли ходом преодолевать такие препятствия, при виде которых владелец иного кроссовера отправился бы искать обходные пути. Кстати, руль на новом «Форестере» отлично изолирован от дорожных невзгод — удары от неровностей на него практически не передаются.

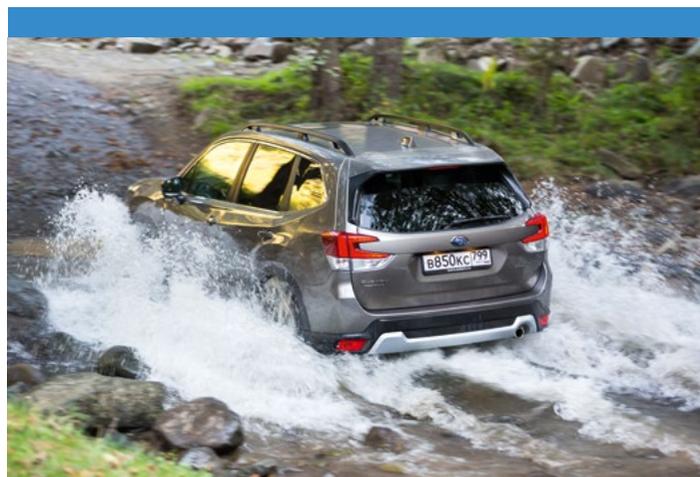
ку» перейти в разряд бестселлеров в России, — это цены: от 1 959 000 рублей за 2,0-литровую версию и от 2 429 900 рублей — за 2,5-литровую. «Однако!» — хочется воскликнуть вслед за Кисой Воробьяниновым.

Для тех, кто раньше не ездил на Subaru, подобный ценник станет весомым аргументом, чтобы отложить переход в стан поклонников марки до лучших времен. А субаристы со стажем, морально готовые выложить за Forester такие суммы, не только не будут разочарованы, но и порадуются тому факту, что новый «Лесник», сохранив свои лучшие фамильные черты, стал при этом современнее и во всех смыслах слова благороднее прежней модели.

Какое итог?

Выпустив новый Forester, спецы из Subaru выполнили практически все свои обещания, данные два года назад, в момент анонса новой «глобальной платформы». Автомобиль стал просторнее и практичнее, а едет он явно лучше предшественника.

Единственное, что, как и прежде, не позволит «Лесни-



Стоимость протестированного автомобиля
Subaru Forester 2.5
2 569 900 ₪

ОЦЕНКИ		Subaru Forester 2.5
ИНТЕРЬЕР	8,57	
Обзор	9	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,4	
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	8,3	
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,42	Новый Forester со сменой поколений стал во всех смыслах благороднее предшественника. При этом лучшие фамильные черты остались при нем.

ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com



Q60S

Относительно Mercedes и BMW в России существует небезосновательный стереотип, на основании которого люди, ценящие комфорт, выбирают автомобили с трехлучевой звездой, а вот обеспеченные владельцы с бензином в крови рассматривают покупку «баварцев». Зеркальная ситуация существует и среди любителей японского автопрома, где воплощением комфорта считается Lexus, а вот за драйвер-

ский имидж отвечает марка Infiniti, отличающаяся стремительным дизайном моделей, передовыми техническими решениями и насыщенной историей легендарной модели Skyline. В нашем распоряжении оказался прямой наследник «Ская» и самый быстрый в российской линейке Infiniti — Q60S с 405-сильным двигателем. Насколько он зол и чего в нем все-таки больше — спорта или комфорта?



Илья Огородников

MUSCLE CAR

ПО-ЯПОНСКИ



Удивительно, но исполнение S внешне ничем не отличается от других модификаций купе, даже если бы они продавались в России. Рельефные бамперы, массивные крылья с воздухозаборниками, аэродинамические элементы обвеса и раздвоенный выхлоп — все это положено всем купе Q60. Шильды S-версии указывают лишь на мощный двигатель, усиленные тормоза и 20-дюймовые колеса

официальный спонсор рулярики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ



Available on the App Store





Четырехдверный заднеприводный седан Q50 — кстати, с мерседесовской агрегатной парой двигателя и коробки — три года назад произвел на нас весьма положительное впечатление. Стильный внешне, отлично укомплектованный и с реально интересными настройками шасси автомобиль выглядел очень хорошей альтернативой «большой немецкой премиум-тройке», учитывая, что и цена тогда была крайне заманчива для новой модели такого уровня. Смущали две вещи: инновационное цифровое рулевое управление «по проводам», которое лишало водителя четкости взаимодействия в предельных ездовых режимах, да интерьер, местами грешивший экономией, с фурнитурой от массовых моделей Nissan.

Купе на той же базе японцы решили спозиционировать по-другому: простых исполнений в гамме нет вовсе — Q60 привезли в Россию только в «заряженной» версии S с 3,0-литровым битурбомотором, полным приводом, мехатронной адаптивной подвеской и все той же цифровой системой управления Direct Adaptive Steering. Сразу скажем, что с точки зрения количества автомобиля на потраченный рубль конкурентов у Infiniti, можно сказать, нет. Спорткупе с двигателем свыше 400 л. с. за такие деньги никто из «немцев» предложить не в силах — все схожие по возможностям соперники дороже без малого на миллион рублей.

Однако есть одно очень важное но: немецкие инженеры умудря-

ются снимать схожие ездовые показатели с куда менее мощных и более экономичных моторов. Так, за схожую цену BMW может предложить купе 440i с 3,0-литровым двигателем мощностью 326 л. с., которое чуточку, но... быстрее

хвые коэффициенты. В общем, при подходе к покупке с головной стоимостной фактор Infiniti уже не кажется таким привлекательным. Нужны дополнительные и весомые аргументы.

Само собой, самым очевидным из них является великолепная внешность. Конечно, фактор это субъективный, но с нашей точки зрения Q60S является одной из самых красивых машин на российском рынке, что особенно подчеркивает необычный переливающийся насыщенно-золотистый окрас. В отличие от примелькавшихся соперников, Q60S продолжает собирать взгляды прохожих и поднятые вверх большие пальцы владельцев других моделей Infiniti.

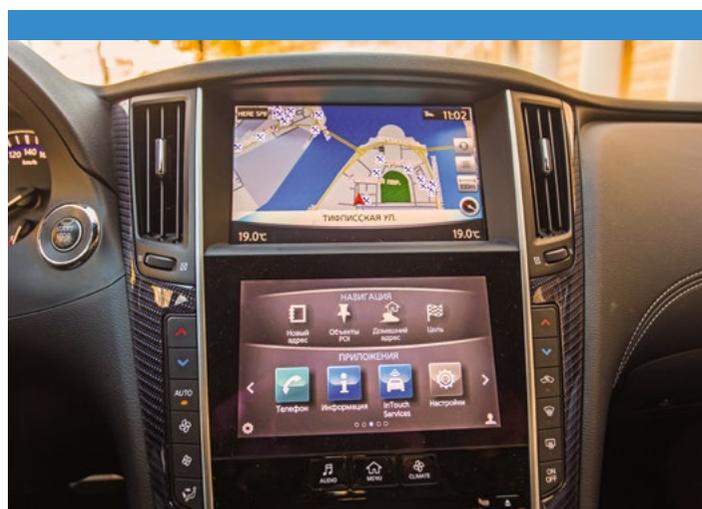
Еще одна особенность — японцы не стали делать из машины нарочитый спорткар. Несмотря на прямые аналоги с S-исполнением от Audi и мощностью M-и AMG-версий от BMW и Mercedes, дизайн Q60S агрессивный в меру, да и в целом больше тяготеет к классу «гран туризмо», нежели к стильным и пафосным премиум-«зажигалкам».

Интерьер Infiniti Q60S почти в точности копирует убранство седана Q50, и, если честно, трудно сказать, плюс это или минус. С одной стороны, салон современных «Инфинити» невероятно практичен и эргономичен. Фишка разделения экрана на две части полностью оправдана, поскольку грамотно распределяет всевозможные функции, которыми затем очень удобно пользоваться. С другой стороны, для премиального спорткупе, да еще и в «заряженном» исполнении, убранство Q60S уж очень обыденно, если не сказать скромно.



спортивного Infiniti! А то же купе BMW 430i или новинка A5 от Audi с турбомотором 2.0 и 250 силами на борту уступают в разгоне до 100 км/ч всего 0,7 секунды, притом что оба номинально дешевле «японца» на полмиллиона, да к тому же не попадают под повышающие налоговые и стра-

Отличные спортивные кресла со всеми возможными регулировками, включая подкачку боковых валиков, — единственный фактор в салоне, указывающий на то, что это эксклюзивный спортивный автомобиль. В остальном — та же ниссановская фурнитура, скром-



ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com



Задний ряд, отформованный под двоих, можно было бы назвать полноценным, если бы не очень пологий скос задних стоек. Запас по ногам тут хороший, но человек даже среднего роста упирается головой в заднее стекло, так что приходится сползать ниже. Дополнительных благ для пассажиров — минимум

ный по качеству картинке верхний дисплей и отсутствие современных опций, кроме разве что системы удержания в полосе. В целом такой интерьер подошел бы какому-нибудь купе от Mazda или Subaru, но никак не премиальному Infiniti в спортивном S-исполнении.

Алюминиевый 3,0-литровый битурбодвигатель V6 серии VR30DDTT — более скромный вариант двигателя VR38DETT от Nissan GT-R, что намекает на его недюжинные способности. Не будем долго рассусоливать — это правда! Характеристики мотора доставляют не меньше эмоций, чем внешность Q60S.

Причем главный козырь двигателя не во впечатляющей динамике, способной уложить стрелку

спидометра к 100 км/ч за 5,1 секунды, а в невероятной эластичности. Лавина тяги в 475 Нм доступна пилоту с 1600 до 5200 оборотов, что фактически означает безграничные возможности по ускорениям. Старт с места, с 60 км/ч, со 100 км/ч или даже со 160 км/ч происходит всегда по одному сценарию: нажатие на педаль — золотистая точка на горизонте.

Однако разгоны далеки от адреналиновых прыжков спорткара. Infiniti Q60S бережет всех обитателей салона, так что вне зависимости от резкости нажатия на акселератор и выбранного режима движения удара головой о подголовник, прострела выхлопной системы и рывкнувшего мотора не ждите — насыщенное ускорение накрывает после плавного вката и развивается прогрессивно под еле слышное урчание V-образной шестерки, укутанной в шумоизоляцию.

Поведение на дороге при этом у купе меняется в зависимости от покрытия. Самый кайф — на трассе. Тут Infiniti Q60S — настоящий монолит, поглощающий пространство: всевозможную мелочь машина встречает только шлепками огромных колес, но без передачи тряски в салон и пробоев стоек, а продольные волны отражаются приятными микрокачиваниями. Даже в спортивном режиме — ни нервозности на руле, ни истощающей «дубовости» на подвеске. Однако имеется скоростной предел в выражах — в поворотах тяжелое, массой две тонны купе тянет наружу. Немуद्रено: Infiniti лишилась «фишки»

предшественника — подруливающей задней оси, которую пока не смогли совместить с цифровой системой рулевого управления.

В городе же сочетание 20-дюймовых колес и короткоходных амортизаторов отражается на проезде средних и крупных колдобин,

но опять же больше на слух. Кроме того, широкое купе с широкими же покрышками не влезает в укатанные колеи, в результате чего машину выдергивает при их проезде, причем до водителя лишенный прямой связи руль доносит этот момент через смягченную паузу.



Багажник — стандартный для такого класса авто: не очень удобный, с узким проемом и сложной геометрией, но все же позволяет увезти неплохие 342 литра поклажи, сложить задние кресла и вставить «докатку»

ХАРАКТЕРИСТИКИ Infiniti Q60S

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4690x1850x1395
Снаряженная масса, кг	1914
Объем багажника, л	342
Клиренс, мм	130
Двигатель	
Тип	V6, турбобензиновый
Объем, куб. см	2997
Мощность, л. с. при об/мин	405/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	475/1600
Трансмиссия	Автоматическая, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	5,1
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	9,3

официальный спонсор рубрики



СТУПИЧНЫЕ ПОДШИПНИКИ И РОЛИКИ ГРМ

NTN®



Available on the App Store





Стоимость протестированного автомобиля

Infiniti Q60S
3 419 000 ₺

В целом же впечатления от езды с системой DAS ровно те же, что и три года назад на тесте Infiniti Q50: пока под колесами равная дорога и относительно пологие повороты — к «цифровому» управлению ни одной претензии. Как только дорога портится, а от машины начинаешь требовать трекового поведения и реакций — взаимосвязь с ней начинает запаздывать и теряться.

Каков итог?

Немудрено, что марка «Инфинити» в свое время создавалась прежде всего с прицелом на американский рынок. Купе



Q60S идеологически больше всего напомнило не европейские премиальные трек-кары, с которыми оно конкурирует на российском рынке, и даже не любимые в самой Японии тюнинг-овые дрейф-проекты. Двухдверка Infiniti по духу ближе

всего к американским масл-карам, две главных составляющих которых — очень эффектная внешность и безумный двигатель. Это определяющие достоинства и японского купе. Навороченность интерьера и отточенные повадки на дороге в таких машинах в силу особенностей их происхождения шли как необязательные дополнения.

Q60S в этом плане сделан похоже, но с тем отличием, что японцы по уже собственной традиции постарались запихнуть в автомобиль максимум цифровой начинки. Правда, как показала практика, больше восхищаешься скорее

На трассе 405-сильный Infiniti Q60S можно уложить в 8,5 литра расхода на 100 км. Учитывая 70-литровый бак, автономность хода получается немаленькой — более 700 км без дозаправок. Однако в городе готовьтесь к 16-17 литрам, а в пробках — и ко всем 20 литрам расхода

фактом наличия таких технологий в собственной машине, нежели реальной пользой от них.

В целом же Infiniti Q60S — это очень красивый и сверхмощный магистральный лайнер, а никакой не спорткар. На нем куда приятнее путешествовать, ловя взгляды соседей по потоку, чем шлифовать асфальт и проходить в пределе крутые виражи. 405-сильный двигатель снимает все вопросы по комфортному обгону потока, именно на трассе в норму приходит расход топлива, 70-литровый бак добавляет автономности, а подвеска с рулевым управлением максимально эффективно обрабатывают свои функции. Остается только взять с собой подружку, выбрать живописное направление и не забыть заплатить налог на роскошь...



ОЦЕНКИ		Infiniti Q60S
ИНТЕРЬЕР	8,14	Качественному и очень эргономичному интерьеру не хватает премиального лоска. Пассажиры и багаж будут стеснены всеми особенностями кузова купе.
Обзор	8	
Эргономика	10	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	7	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,5	Динамика 405-сильного мотора в комментариях не нуждается, а вот к агрессивной езде купе не подзуживает. Параметры поведения авто больше для стабильности и контроля.
Динамика	10	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
КОМФОРТ	8,33	Суммарный комфорт позволяет использовать машину в качестве туристического лайнера с поправкой на короткий ход подвески и большие диски. А вот современных опций не хватает.
Акустический	9	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,32	Яркий и очень быстрый автомобиль без претензий на спорт.



ШРУСЫ NTN-SNR
Лучшее для Вас



www.ntn-snr.com

Luzar представил

новые компрессоры кондиционера

Компания Luzar объявила о выпуске четырех новых моделей компрессоров кондиционера для ряда популярных автомобилей.

Компрессор LCAC 23BV предназначен для моделей Honda Accord седьмого (от 2002 года выпуска) и восьмого (от 2008 г. в.) поколений с двигателями 2,0 и 2,4 литра.

Модель LCAC 08S5, в свою очередь, предназначена для кроссоверов Hyundai ix35 (10–), Kia Sportage III (10–) с 2,0-литровыми бензиновыми моторами.

Компрессор LCAC 08E3 адресован владельцам кроссовера Kia Sorento 2002 модельного года с дизелем 2.5 CRDi.

Модель LCAC 14AX предназначена для «японцев» Nissan Note (06–), Tiida (04–) и Micra K12 (02–) с двигателем 1.6i.

Компрессор LCAC 26F1 — для популярных в нашей стране моделей BMW: 5 Series (F10) (10–), X5 (F15) (13–), X6 (F16) (14–) с моторами 2.0i/3.0d/4.0d.

Наконец, компрессор LCAC 1990 адресован владельцам внедорожников концерна Toyota Motor: Toyota Land Cruiser 200 (07–) с двигателями 4.6i и 4.5TD и Lexus LX 570 (07–) с мотором 5.7i.

Диапазон розничных цен на новые компрессоры кондиционера Luzar — от 11 880 до 25 560 рублей ■



Монрое прекращает выпуск амортизаторов Reflex

Компания Тенпесо объявила о прекращении производства амортизаторов Монрое семейства Reflex.

В ближайшее время, как сообщает пресс-служба компании, амортизаторы Монрое Reflex перестанут быть доступны в продаже. Причиной подобного решения в компании называют внедрение новой технологии R-Tech 2 Rebound Valving.

Технология, совмещенная с высокоскоростным клапаном сжатия (Impact Control Valve), легла в основу конструкции амортизаторов новой премиальной линейки OESpectrum. В ближайшее время, как уточняют в Тенпесо, амортизаторы нового поколения полностью заменят прежние Reflex. Для бюджетных автомобилей по-прежнему будут доступны амортизаторы серии Монрое Original.

Новая серия полностью покрывает парк автомобилей, где традиционно устанавливались Reflex, а также охватывает целый ряд других моделей. Линейка OESpectrum, как заявляет производитель, не только не уступает оригинальным деталям, но и «превосходит их по ряду характеристик» ■

Wolf разработал смесь для новых масел

Корпорация Wolf Oil сообщила о создании новой технологической платформы для своих смазочных материалов.

В новой смеси MultiFactor Oil Serum, как сообщает пресс-служба концерна, применяется около 20 активных ингредиентов. Состав призван предотвратить старение масла и, как следствие, улучшить защиту двигателя и снизить объем вредных выбросов в атмосферу.

Преждевременное старение масла, как отмечают специалисты Wolf Oil, приводит к повышенному нагарообразованию, в связи с чем масло теряет свои активные свойства и не может эффективно защищать двигатель.

Также это может увеличить степень окисления и вызвать истончение масляной пленки, приводящее к ускоренному износу двигателя и потенциально необратимым повреждениям его деталей. По этой причине возникла потребность в смесях, продлевающих срок эксплуатации масел.

Технология Wolf MultiFactor Oil Serum, как заявляет производитель, оказывает комплексное благоприятное воздействие на работу самых разных двигателей. Смазочные материалы Wolf, в составе которых применяется новая смесь, дольше сохраняют свои свойства, что обеспечивает оптимальную производительность двигателей при растущем межсервисном интервале ■



редактор рубрики
Роман Зубко



GKN выпустил карданный вал для кроссоверов

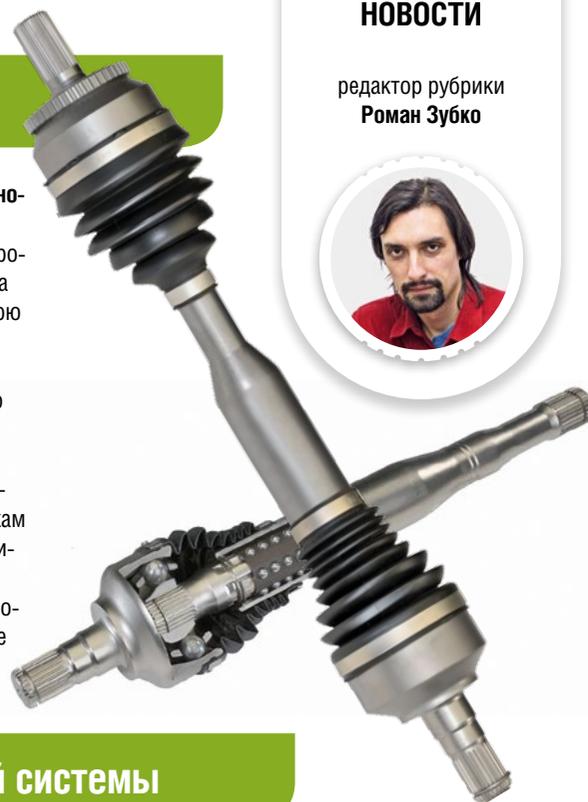
Компания GKN объявила о выпуске карданного вала с шариковыми дорожками, призванно-го улучшить ходовые качества автомобилей повышенной проходимости.

Как отмечают специалисты компании, владельцы кроссоверов ждут от них высокой проходимости и вместе с тем — комфорта легкового автомобиля. Однако автомобили класса SUV имеют высокий клиренс, что делает более высоким также центр тяжести, а это, в свою очередь, значительно усложняет проектирование ходовой части кроссоверов.

Разработчики машин повышенной проходимости зачастую вынуждены идти на компромисс, чтобы сочетать характеристики проходимости внедорожника с управляемостью легкового автомобиля, поскольку имеющиеся карданные валы ограничивали движение колес; часто — за счет комфорта во время езды.

Новый карданный вал GKN с шариковыми дорожками обеспечивает, как заявляет производитель, длину вертикального хода до 70 мм благодаря линейным шарикоподшипникам с шариками, двигающимися в нескольких глубоко высверленных профилях, что обеспечивает осевое перемещение вала.

За счет новой разработки GKN производители кроссоверов могут комбинировать широкие углы установки с длинноходной подвеской. Изначально GKN разрабатывал карданные валы с шариковыми дорожками как оригинальное оборудование для внедорожников. Теперь же компания предлагает их в своей послепродажной программе ■



Trialli приступил к выпуску элементов выхлопной системы

Бренд Trialli объявил о начале производства элементов системы выпуска отработавших газов.

В соответствующую линейку запчастей, как уточняет пресс-служба компании, войдут детали для автомобилей российского и иностранного производства.

На первом этапе новую товарную группу откроют такие элементы выхлопной системы, как «Глушители основные», «Глушители дополнительные (резонаторы)», а также «Газоприемные трубы».

К основным преимуществам глушителей и газоприемных труб Trialli производитель отнесит надежность, экономичность, акустический комфорт и увеличенный ресурс. Гарантия от сквозной коррозии составляет 5 лет с даты производства.

Диапазон розничных цен на новые детали — от 1010 до 2370 рублей ■



Blitz расширяет ассортимент в России

Компания Carberry GmbH представила новую товарную группу под брендом Blitz — тормозные шланги.

В ассортименте, как сообщает пресс-служба компании, представлены детали для наиболее популярных моделей автомобилей европейского, японского и корейского производства.

При производстве используется технология двухслойного армирования с применением комбинации текстильных и PVA-волокон, что, как заявляет производитель, «обеспечивает устойчивость к перепадам давления в системе и является залогом надежности» деталей.

Использование EPDM-резины обеспечивает стабильную работу в широком диапазоне температур, от максимально низких до предельно высоких. Каждый шланг проходит на производстве проверку избыточным давлением.

Все заводы компании Carberry GmbH сертифицированы по системе качества ISO/TS 16949:2009 ■



Japanparts Group обновила фирменные электронные каталоги

Компания Japanparts Group объявила о появлении объемных изображений продуктов в электронных каталогах марок Japanparts, Ashika и Japko.

Новая функция, как сообщает пресс-служба компании, позволит моментально отображать основные конструктивные характеристики запчастей, что обеспечит их правильный подбор. Новые изображения позволяют изменять угол обзора и степень приближения запчасти.

Подобная возможность, как отмечают в Japanparts Group, станет особенно полезной в тех случаях, когда пользователю необходимо сравнить изображение в каталоге с извлеченной из автомобиля запчастью.

Новый инструмент дополнит электронные каталоги, которые на данный момент позволяют осуществлять поиск запчасти по коду Japanparts Group, по кодам предприятий-конкурентов, по коду OEM оригинального производителя, по модели автомобиля или по типу двигателя.

Кроме того, в закрытом разделе сайта компании предоставляются эксклюзивные услуги поиска по паспортному номеру оборудования или серийному номеру шасси ■



«СтартВОЛЬТ» выпустил генератор для популярных «корейцев»

Компания «СтартВОЛЬТ» объявила о начале поставок новой модели генератора для популярных в России автомобилей Hyundai и Kia.

Генератор LG 08L7 предназначен для таких моделей, как Hyundai Solaris II и Kia Rio 2017 модельного года с двигателями 1.4i и 1.6i, а также Hyundai Creta (17–).

Как заявляют в «СтартВОЛЬТ», новый генератор является на данный момент единственной заменой оригинальной детали по данной позиции от независимого производителя.

Новый генератор полностью аутентичен «родному» изделию по габаритным размерам и выходным характеристикам. Каждый выпускаемый компанией генератор проходит двойной выходной контроль на специализированном стенде проверки.

В комплект поставки входит индивидуальный технический паспорт, отражающий все реальные выходные характеристики генератора ■



Continental представил технологию обрешиненных шипов

Концерн Continental раскрыл подробности о фирменной технологии обрешиненных шипов ContiFlexStud.

Как заявляют специалисты немецкого концерна, шины, выполненные по новой технологии, по сравнению с обычными покрышками будут иметь лучшие сцепные свойства на льду, станут менее шумными, а кроме того, будут в меньшей степени разрушать асфальт.

«Обычные шипы не способны полностью проникнуть в лед на дороге, потому что им мешает жесткий алюминиевый корпус. Наши обрешиненные шипы ContiFlexStuds позволяют твердосплавным наконечникам глубже вонзаться в лед», — заявил, представляя новую технологию, глава отдела разработки зимних шин компании Continental Марко Джеллингс.

«В результате каждый из этих новых шипов обеспечивает примерно на 7% большее сцепление со льдом, а это означает серьезный прорыв в сфере активной безопасности», — отметил также г-н Джеллингс.

Еще одним преимуществом новой технологии является то, что шипы вулканизируются в шину на стадии производства, — это, как заявляет производитель, практически исключает потерю шипов при эксплуатации покрышек. Кроме того, гибкие обрешиненные шипы издают меньше шума при качении, нежели традиционные алюминиевые, и в меньшей степени повреждают асфальтовое покрытие.

Покрышки с обрешиненными шипами уже поступили в продажу — Continental выпустил модель IceContact2 с новым типом шипов. Пока, правда, только в одном типоразмере: 235/45 R18. Шина доступна у официальных дилеров Continental по всей стране в ограниченном количестве ■



Osram расширил линейку ламп Original

Производитель автомобильных источников света Osram объявил о расширении линейки Original за счет ламп нового типа: с цоколями H18 и H19.

Как заявляет пресс-служба компании, Osram стал первым поставщиком на рынок запчастей галогенных ламп с цоколями H18 и H19. Лампы подобного типа штатно устанавливаются в фарах головного света на многих современных автомобилях.

Лампы Osram Original 12V с цоколями H18 и H19 разработаны для автомобильной оптики последнего поколения и постепенно приходят на смену лампам H7 и H4. Подобные лампы, как заявляет производитель, отличаются на 20% большей яркостью по сравнению с предшественниками: 1700 лм у H18 и 1750/1200 лм у H19 (дальний/ближний свет).

Кроме того, увеличен срок службы новых «галогенок» — до 1100 часов (H18) и 1600 часов (H19) непрерывной работы. Производитель отмечает, что лампы с цоколями H18 и H19 не взаимозаменяемы с лампами типа H7 и H4.

В настоящее время лампы Original с цоколями H18 и H19 доступны для замены в фарах на Ford EcoSport и Kuga, Geely FE6, Kia Forte и Sportage, Lada Granta и ряде других автомобилей. С выходом на рынок новых ламп линейка Osram Original стала включать 73 типа ламп головного света и вспомогательного освещения легковых машин, качество которых, как заявляет производитель, идентично OEM-запчастям ■



DRIVEN BY POSSIBILITY™

ЛУЧШИЕ КОМАНДЫ РАБОТАЮТ КАК ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

Компоненты ременного привода изнашиваются неравномерно. Каждая их замена оказывает нагрузку на систему. Во избежание этого компоненты целесообразно менять в комплексе, одним блоком. Если пришло время заменить ремень, произведите полный ремонт системы с использованием комплектов Micro-V® и PowerGrip® компании Gates. Оригинальное (OE) качество, уменьшение количества претензий и повышение уровня удовлетворенности клиентов.

**РЕМКОМПЛЕКТЫ GATES MICRO-V® И POWERGRIP®
КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РЕМОНТУ ДВИГАТЕЛЯ**

WWW.GATESTCHZONE.COM





Роман Зубко

Журнал «Движок» продолжает серию материалов, посвященных главным новинкам выставки автозапчастей и компонентов Automechanika Frankfurt 2018.

Во второй части нашего обзора читайте о том, что представили во Франкфурте-на-Майне компании MS Motorservice, KYB, NTN-SNR, Meyle, Tenneco, Bilstein, Gates, SBS.

MS Motorservice International

Компания MS Motorservice International представила на нынешней «Автомеханике» новый дизайн упаковки запчастей марок Kolbenschmidt и Pierburg, поставляемых на вторичный рынок. Обновленный дизайн включает модифицированный логотип и новые цвета. Кроме того, новая упаковка получила элементы, призванные усилить защиту продукции от подделок.

Покупатели, как уточняют представители MS Motorservice International, начнут получать запчасти в новой упаковке лишь после того, как детали, уже заказанные потребителями и упакованные в коробки прежнего дизайна, уйдут со складов.

«Полный переход на новую упаковку состоится, вероятно, не ранее 2019 года», — сообщил глава отдела маркетинга Motorservice Свен Цайтлер.

В рамках выставки Automechanika Frankfurt 2018 подразделение Aftermarket концерна Rheinmetal Automotive AG объявило также об открытии в Сингапуре компании MS Motorservice Trading Pte. Ltd. — представительства Motorservice Group в Юго-Восточной Азии. Подобное решение призвано укрепить позиции компании в регионе. С середины 2019 года Motorservice распространит свою деятельность на другие страны

Юго-Восточной Азии — за пределами Сингапура и Малайзии.

«Страны ASEAN — крайне важный и быстро растущий регион для нас, и мы хотим быть ближе к покупателям», — заявил директор по продажам компании MS Motorservice Trading Pte. Оливер Лазар, комментируя открытие филиала Motorservice в Сингапуре ■



Meyle

Компания Meyle AG представила во Франкфурте новые гибридные опоры двигателя марки Meyle-HD для французских и итальянских автомобилей. Детали, как сообщают представители компании, гарантируют покрытие примерно 500 тыс. автомобилей марок Citroen, Fiat и Peugeot по всему миру.

Опоры изготовлены с применением полиуретана и специального материала Polyelast. Первый использован для большей долговечности деталей, второй — для особого комфорта. На гибридные опоры двигателя Meyle-HD, как и на все другие продукты бренда, действует четырехлетняя гарантия.

Meyle AG получила на нынешней «Автомеханике» премию Innovation Award 2018 в категории «Ремонт и техобслуживание» — за ремкомплект Meyle-HD для замены сайлент-блоков на отдельных моделях BMW 5, 6, 7 серии и X5. Комплект состоит из обжатых и готовых к монтажу сайлент-блоков и соответствующего монтажного инструмента. Стоимость предлагаемого Meyle ремонтного комплекта составляет в среднем менее одной десятой стоимости двух оригинальных рычагов в сборе.

На Automechanika 2018 компания Meyle показала также полностью функционирующий, способный нести нагрузку поперечный рычаг Meyle-HD для автомобилей BMW, напечатанный на 3D-принтере. Специалисты компании оптимизировали конструкцию оригинального рычага с учетом возникающих в процессе эксплуатации автомобилей нагрузок. Как заявляет производитель, рычаг Meyle весит на 40% меньше, чем оригинальная деталь, и при этом обладает большей выносливостью.

Кроме того, Meyle AG представила во Франкфурте прототип индивидуально разработанной конструкции переднего моста, созданной в сотрудничестве с компанией Drift United — организатором профессиональных чемпионатов по дрифту. Новая разработка была установлена на дрифт-мобиле, красовавшемся на стенде Meyle AG ■

NTN-SNR

Франко-японский производитель автокомпонентов, специализирующийся на производстве подшипников, представил во Франкфурте свою передовую разработку — подшипник с керамическими шариками. Изначально технология разрабатывалась для гоночных автомобилей и, в частности, тестировалась для серийного применения на гоночном болиде, участвующем в соревнованиях «24 часа Ле-Мана». Однако разработка оказалась настолько удачной, что подобные подшипники выбрала компания Jaguar для установки на спортивную версию модели XE SV Project 8.

Отличительной чертой подшипника является сниженный вес (сразу на 210 граммов легче по сравнению с таким же металлическим), что крайне важно в мире автоспорта. Кроме того, керамические подшипники заметно жестче, что позволяет сильно уменьшить их деформацию при движении. Они также способствуют уменьшению трения, что обеспечивает более легкое вращение и снижение расхода топлива. Характеристики подшипника помогают реализовывать потенциал автомобилей, способных развивать скорость свыше 300 км/ч.

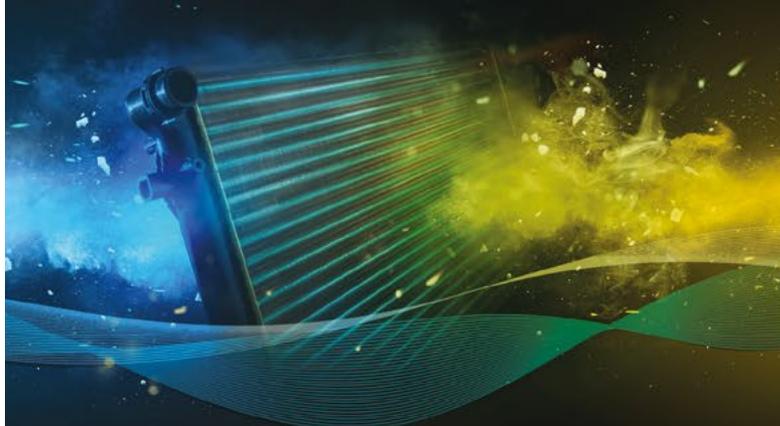
NTN-SNR также показала гидравлический ролик-натяжитель ремня с переменным демпфирующим механизмом. Подобная деталь предназначена для двигателей с системой Start/Stop, где в зависимости от фазы работы мотора различаются требования к натяжению ремня. Система клапанов позволяет менять пропускную способность масла в натяжителе в зависимости от усилия, прилагаемого к нему, в результате натяжитель может быть более или менее жестким.

Подобная технология позволяет заметно повысить ресурс сопутствующих материалов и снизить расход топлива. NTN-SNR уверяет, что надежность технологичного натяжителя, а также его стоимость не отличаются от классического механизма. Деталь уже готова к серийному производству ■



COOLING SYSTEMS

FREE-Z



НАДЕЖНАЯ ЗАЩИТА ДВИГАТЕЛЯ

РАДИАТОРЫ
ОХЛАЖДЕНИЯ,
ОТОПИТЕЛЯ,
КОНДИЦИОНЕРА.
ЭЛЕКТРОВЕНТИЛЯТОРЫ,
ТЕРМОСТАТЫ, ПОМПЫ,
АНТИФРИЗ

FREE-Z.DE



Трубки модифицированного профиля и фирменные турбулизаторы для увеличения эффективности охлаждения



100% проверка на герметичность



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации

EPDM

EPDM резина для оптимальной работы в экстремальных условиях



За счет применения высококачественных материалов и высокой точности изготовления вентиляторы FREE-Z имеют более низкий уровень шумности и вибрации, чем аналоги.



CARBERRY.

Performance for value

KYB

Главной новинкой от KYB на Automechanika Frankfurt 2018 стал прототип облегченной амортизационной стойки нового поколения.

Корпус и кронштейн амортизатора отлиты из термопластичной смолы, усиленной углеволокном. Из того же материала изготовлен шток поршня. Подобная конструкция отличается существенно меньшей, чем у традиционных амортизаторов, массой, что, в свою очередь, может сделать автомобиль более «дружественным» по отношению к окружающей среде.

Кроме того, KYB представила на «Автомеханике» линейку решений, призванных поддержать специалистов по установке деталей подвески японской марки. Указанная линейка включает, в частности, мобильное приложение KYB Suspension Solutions App, в которое был включен ряд новых инструментов: в частности, для расчета стоимости работ и для подбора запчастей.

Программа KYB Suspension Solutions включает также трехмерные изображения деталей, видеоролики, систему поиска инструкции по установке амортизатора через QR-код, а также функции технической поддержки в режиме онлайн. Все указанные возможности программы демонстрировались посетителям «Автомеханики» в рамках раздела KYB Expert на стенде компании ■



Tenneco

Компания Тенпесо объявила в рамках франкфуртской выставки о расширении и переименовании модельного ряда амортизаторов Монро с электронным управлением. 18 новых моделей амортизаторов Monroe RideSense станут доступны на рынке в первом квартале 2019 года.

Новые амортизаторы являются непосредственной заменой оригинальных для тех автомобилей, на которых используется система подвески с электронным управлением. На данный момент линейка амортизаторов RideSense включает 50 наименований и модельный ряд покрывает более 15 млн автомобилей, зарегистрированных на территории Европы, Ближнего Востока и Африки.

Работой амортизаторов Monroe RideSense управляет электронный блок, который получает сигналы от датчиков ускорения, положения кузова и угла поворота рулевого колеса и т. д. Система реагирует на изменения дорожного покрытия и характера вождения всего за 10 миллисекунд.

Бренд Walker представил на «Автомеханике-2018» новую систему избирательной каталитической нейтрализации отработавших газов для грузовых фургонов Ford Transit 2016. В скором времени, как сообщает пресс-служба Тенпесо, система станет доступна на вторичном рынке ■

Bilstein

Немецкий производитель амортизаторов Bilstein сфокусировался в рамках «домашней» выставки на элементах пневмоподвески. В частности, компания представила на своем стенде модули Bilstein B4 и пневмоподвеску Bilstein B3, доступные на вторичном рынке в качестве замены оригинальных деталей.

Модули B4, как заявляет производитель, полностью идентичны по качеству оригинальному оборудованию. На нынешней «Автомеханике» компания представила устройство этих модулей, перечень автомобилей, для которых они предназначены, а также продемонстрировала, чем именно пневмомодули Bilstein, выпускаемые для вторичного рынка, отличаются от довольно распространенных в Европе восстановленных деталей. В центре экспозиции был седан Mercedes-Benz C-Class (W205), оснащенный модулями Bilstein B4.

Компания предложила также еще одно решение для замены оригинальных пневмоэлементов — пневмоподвеску B3, предназначенную для автомобилей с отдельно устанавливаемыми пружинами и пневмомодулями. Подобная конструкция встречается на машинах прежнего поколения, на которых пневмоподвеска стояла на только задней оси ■





SBS Automotive

Подразделение SBS Group, занимающееся сегментом aftermarket, представило на выставке Automechanika компоненты под датским брендом NK. Фирма, имеющая широчайшую номенклатуру групп запчастей, решила сосредоточить свои усилия на производстве модернизированных деталей подвески и рулевого управления, выделенных в отдельную линейку NK PRO.

Группа компонентов имеет улучшенные характеристики износа, в частности, способна выдерживать перепады температур от -60 до $+60$ °С. Подобные возможности запчасти и резино-металлические изделия серии PRO получили за счет применения на производстве специальных добавок, а также благодаря специальным условиям закаливания. По словам представителей бренда, заказ на подобные запчасти поступил от клиентов, эксплуатирующих технику как в северных регионах, так и в странах Ближнего Востока и Африки. Стоимость запчастей линейки NK PRO будет на 15–30% (в зависимости от детали) больше, чем обычных компонентов NK.

В целом основным рынком сбыта для группы компаний SBS остается Германия, где реализуется до 90% продукции. Рынок России занимает второе место, правда, со значительно меньшим объемом.

Напомним, что группа компаний SBS самостоятельно занимается производством только тормозных систем для мототехники (подразделение SBS Friction). Автомобильные компоненты производятся партнерами компании на заводах по всему миру от Польши и Испании до Турции и Китая ■



Gates

Стенд Gates на нынешней «Автомеханике» был разделен на четыре тематических раздела (или «острова»), в рамках которых компания представляла свои новые продукты, перспективные разработки, решения для СТО. В рамках «острова», посвященного всему ассортименту продукции Gates, демонстрировались, в частности, ремни для мотоциклов, внедорожной техники, а также для вариаторов.

Из новинок, что были анонсированы в нынешнем году, компания представила во Франкфурте две новые линейки водяных насосов: e-Cool (электрические насосы, устанавливаемые на многих современных автомобилях, в том числе на гибридных) и Micro-V (насосы, которые приводятся в действие системой ременного привода вспомогательных агрегатов ABDS).

Gates также показал на «Автомеханике» линейку приводных ремней под брендом CoolRunner для холодильных установок автомобилей и прицепов. Новые ремни, как заявляет производитель, предназначены для рынка послепродажного обслуживания в регионе EMEA (Европа, Ближний Восток и Африка) и «не уступают по качеству оригинальным запчастям».

В рамках Automechanika Frankfurt 2018 компания Gates объявила также о готовящемся в нынешнем году расширении ассортимента автомобильных шлангов и патрубков. Позиции Gates в указанном сегменте призвано улучшить недавнее приобретение компанией фирмы Rapro — турецкого производителя шлангов и резинотехнических изделий.

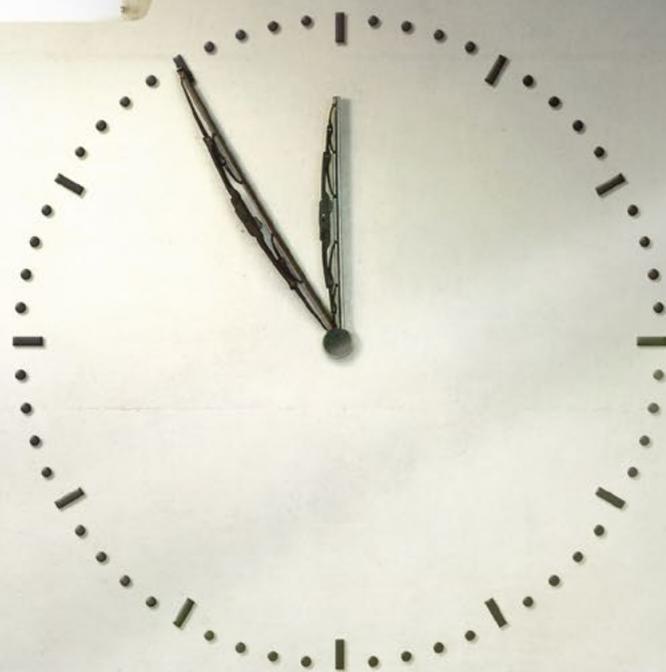
Кроме того, в Gates анонсировали обновление возможностей фирменного онлайн-сервиса TechZone за счет площадки GarageZone, в результате чего ожидается усиление технической поддержки и тренингов; данный раздел позволит также проводить вебинары и другие электронные обучающие курсы ■

ŠKODA MONROE HELLA Zimmermann

Wolfsburg
Lippstadt
Frankfurt
Sinsheim
Karlsruhe

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

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.

THE
WORKSHOP'S
FRIEND





АЗИАТСКИЕ АКПП ПОЛУЧАТ ПРОДВИНУТУЮ «СИНТЕТИКУ» ЛУКОЙЛА



В этом году в дополнение к новым маркам моторных масел GENESIS для автомобилей японского и корейского производства компания «ЛУКОЙЛ» выводит на российский рынок специализированные трансмиссионные масла для вариаторов SYNTH VI.

Российская «трансмиссия» заменит OEM-масла

ЛУКОЙЛ активно увеличивает присутствие в премиальном сегменте. Внимание компании к научно-исследовательской деятельности дает плоды. Ее продукты новых спецификаций уже составили серьезную конкуренцию импорту. Не последнюю роль в этом сыграло уникальное сырье ЛУКОЙЛа, производимое в Волгограде, — базовое масло III+ (VHVI) высшей степени очистки, вырабатываемое по технологии гидроизомеризации. Защитные и низкотемпературные свойства готовых продуктов, рецептура которых вовлекает эту «базу», превосходят современные международные стандарты.

Один из таких продуктов — ЛУКОЙЛ ATF SYNTH ASIA, транс-

миссионная жидкость для 4- и 5-ступенчатых автоматических коробок передач. Этот продукт уровня Dexron IIIH представляет собой качественную альтернативу OEM-маслам — универсальная «синтетика» для легковых автомобилей японского, корейского, китайского и американского производства, где производитель рекомендует оригинальные жидкости Toyota Type T-4, Hyundai/KIA SP-III, Honda Z-1 и т. п.

На рынке масел для азиатских АКПП сегодня доминируют имен-

но OEM-масла. Однако ЛУКОЙЛ, начавший активно продвигать свою продукцию в Китае и других странах АТР, решил активно утвердиться в этом новом для себя сегменте. В России, в частности на Дальнем Востоке, эта продукция может привлечь широкую аудиторию, особенно владельцев постгарантийных автомобилей, которых меньше «агитируют» использовать OEM-масла.

Вторая новинка — ЛУКОЙЛ ATF SYNTH VI (официально лицензирован по стандарту Dexron VI) — может

применяться как замена практически любой трансмиссионной жидкости (с вязкостью ~6–7 сСт при 100 °С) для 6-, 7- и 8-ступенчатых «автоматов». Третий продукт — ЛУКОЙЛ ATF SYNTH CVT — предназначен для бесступенчатых АКПП вариаторного типа.

В компании «ЛЛК-Интернешл» (дочернем предприятии ЛУКОЙЛа, представляющем бизнес смазочных материалов) рассказали, что ЛУКОЙЛ ATF SYNTH ASIA и SYNTH VI уже успешно прошли лабораторное тестирование по методам, включенным в международный стандарт JASO 1A. При этом ЛУКОЙЛ ATF SYNTH ASIA также успешно достойно зарекомендовало себя и в полевых испытаниях продолжительностью до 145 тыс. км на десяти новых авто японских, корейских и немецких производителей. К слову, их водители отметили улучшение качества переключения передач по сравнению с заводской жидкостью. Отменные низкотемпературные свойства (опять отдадим должное «супербазе» III+) обеспечили эффект более плавной работы на непрогретой коробке



в условиях пониженных температур, отсутствие вибрации и толчков.

«В последние годы мы сфокусировались на совместных с зарубежными автопроизводителями разработках моторных и трансмиссионных масел, поставляемых на заводы для первой заливки. Это дало нам глубокое понимание перспектив дальнейшего совершенствования смазочных материалов. Автопроизводители отмечают, что эволюция продвинутых трансмиссионных масел помогает увеличивать ресурс АКПП и ее эффективность.



Наши новые разработки направлены именно на это. В 2017 году ЛУКОЙЛ дал старт масштабной программе совместных разработок с европейскими, американскими и японскими OEM — это 20 проектов по созданию моторных и трансмиссионных масел нового поколения», — подчеркнул начальник отдела разработки продукции для производителей оборудования и техники ООО «ПЛК-Интернешнл» Денис Мироненко.



Моторные масла GENESIS для японских и корейских автомобилей

Линейка синтетических моторных масел GENESIS в нынешнем году пополнилась двумя продуктами: ЛУКОЙЛ GENESIS GLIDETECH 0W-20 и ЛУКОЙЛ GENESIS ARMORTECH A3/B4 5W-30. Масла специально разработаны для современных легковых автомобилей японского и корейского производства.

ЛУКОЙЛ GENESIS GLIDETECH 0W-20 официально лицензировано в соответствии с высшими международными классификациями API SN-RC и ILSAC GF-5. Маловязкий продукт создан с учетом специфики работы современных высокофорсированных и турбированных бензиновых двигателей Toyota, Honda, Mitsubishi, Kia, Hyundai и других японских и корейских автомобилей. Его формула обеспечивает высокие антиокислительные и противозносные свойства масла в жестких условиях городского цикла движения автомобиля, топливную экономичность экстра-класса и легкий пуск двигателя зимой.

ЛУКОЙЛ GENESIS ARMORTECH A3/B4 5W-30 предназначено для бензиновых и дизельных двигателей Kia, Hyundai, SsangYong и других автомобилей, которым предписано применение масел с вязкостью 5W-30, отвечающих спецификациям ACEA A3/B4, A3/B3 или API SL/CF. Стабильные характеристики вязкости продукта, в частности показатель HTHS (высокотемпературная вязкость при высокой скорости сдвига), способствуют топливной экономии и повышенной защите от износа двигателя при интенсивной эксплуатации автомобиля.



Завод Bilstein в Мандерне



Роман Зубко

В рамках спецпроекта «Россия — Германия: из чего сделан Skoda Kodiaq?» журнал «Движок» побывал на предприятии компании Bilstein в немецком Мандерне, где более 60 лет выпускаются амортизаторы для автомобилей целого ряда именитых марок — причем не только немецких. О том, как производятся известные во всем мире «бильштайновские» детали подвески, — в нашем репортаже.

Завод в Мандерне был построен всего за год в середине 50-х годов XX века. Амортизаторы появились в его производственной программе в 1957 году. В 1984-м предприятие выпустило первый двухтрубный амортизатор, а в 1989-м в Мандерне стартовала автоматизированная сборка амортизаторов.

Сегодня производственные мощности завода располагаются на площади более 32 тыс. кв. м, на предприятии работают 1346 сотрудников, силами которых в год выпускается без малого 5,5 млн стоек.



Как делают амортизаторы для премиальных авто



В производственной гамме завода — практически все современные типы амортизаторов: обычные однотрубные и двухтрубные Dampmatic/II; электронно-управляемые DampTronic select, DampTronic I/II, ADS/ADS+, DampTronic sky, а также модули стоек для обычной и пневмоподвески.

Все детали подвески выпускаются, главным образом, для поставок на конвейеры автопро-



изводителей. Продукцию завода в Мандерне можно увидеть в качестве оригинального оборудования на таких автомобилях, как Aston Martin DB11; BMW 5, 7 Series и i8; Mercedes-Benz C-Class, C-Class AMG, E-Class AMG, GLC AMG, S-Class, S-Class AMG, S-Class Coupe AMG; Porsche 911, Boxster и Cayman; Range Rover.

Завод в Мандерне, как подчеркивают его представители, фокусируется на «высокой вертикальной интеграции компонентов»: трубы и стержни штока для амортизаторов здесь — «свои», местного производства. С труб, собственно, и начинается процесс выпуска амортизаторов. Производство это весьма высоко автоматизировано: роботы приваривают к корпусам проушины крепления амортизаторов, опорные чашки пружин, кронштейны; специальный робот заполняет готовый амортизатор маслом; роботизирован также процесс покраски амортизаторов.

Что делают люди? Главным образом, контролируют работу роботов или, например, наносят специальный воск на сварной шов в месте соединения корпуса амортизатора и кронштейна его крепления.

Ну а работа вручную — прерогатива отдела опытно-промышленного производства. Его основные компетенции — выпуск амортизаторов малыми партиями и специ-



альных компонентов; механическая обработка и процессы термического соединения; ручная сборка и упаковка инструментов; производство предсерийных образцов. Опытное-промышленное производство располагается на заводе на площади 780 кв. м и выпускает силами 32 сотрудников порядка 15 тыс. амортизаторов в год.

В настоящее время в Bilstein, к слову, всерьез обеспокоены тем, что на рынок в последние годы активно «выбрасываются» восстановленные амортизаторы для пневмоподвески. На стенде компании в рамках выставки Automechanika Frankfurt 2018, например, этому был посвящен отдельный стенд, на котором были представлены в разрезе восстановленный амортизатор и оригинальная деталь.

Летом нынешнего года, как уже сообщал «Движок», Bilstein начал поставлять на вторичный рынок модули пневмоподвески В4 для автомобилей Mercedes-Benz C-Class в кузове W205/S205. Детали адресованы владельцам трех- и четырехлетних машин.



Пневмомодули для вторичного рынка, как заявляют в Bilstein, «на 100% соответствуют оригинальным стандартам» и «значительно превосходят по качеству восстановленные амортизаторы», в которых зачастую заменяется лишь пневмопружина, а сам амортизатор и электромагнитный регулирующий клапан остаются старыми, что «неизбежно приводит к проблемам».

«Раскручивать» же фирменные системы подвески отныне Bilstein будет весьма оригинальным способом: не так давно немецкая



компания начала сотрудничать с небольшой, но известной в мире дрифта командой Driftbrothers. По словам представителей компании, в истории Bilstein это первый опыт работы со спортсменами каких-либо дрифт-серий.

Как рассказал «Движку» один из пилотов «конюшни» Джо Хонтонджи, команда представляет собой «семейный бизнес», где всем управляют члены семейства Хонтонджи, а мама «братьев-дрифтеров» Джо и Элиаса ездит с сыновьями практически на все соревнования и готовит пилотам и механикам обеды.

Bilstein поставляет команде Driftbrothers амортизаторы, изготовленные по специфическим для мира дрифта требованиям и, по словам Джо Хонтонджи, это не просто детали — представители «конюшни» участвуют в их разработке вместе с инженерами немецкой компании.

К слову, специалисты отдела маркетинга Bilstein активно интересовались у обозревателя «Движка», какие виды автоспорта наиболее популярны в России. Так что весьма вероятно, что уже в 2019 году мы услышим заявление немецкой компании, которое потянет на сенсацию!..



В НАШИХ ПРОДУКТАХ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ВИДЯТ ГЛАЗА



СВЕТОТЕХНИКА MAGNETI MARELLI ИСКУССТВО ОСВЕЩАТЬ

Передовые технологии, которые пишут историю автомобильного освещения. Нам доверяют ведущие автопроизводители. Magneti Marelli Automotive Lighting это - инновации, революционные технологии, стильный дизайн и надежность.

Присоединяйся к нам: [f](#) [You](#) [Tube](#) [t](#) [i](#) [g](#) [www.magnetimarelli-aftermarket.ru](#)

**MAGNETI
MARELLI**

Ford представил новые версии Transit



Компания Ford Sollers расширила семейство коммерческих автомобилей Ford Transit новыми версиями.

Российским клиентам стали доступны цельнометаллический фургон с длинной базой и средней крышей, а также переднеприводный цельнометаллический фургон с увеличенной максимальной массой и усиленной подвеской.

Все новые версии Ford Transit разработаны специалистами Ford Sollers с учетом запросов российских покупателей и производятся на заводе компании в РФ. Кроме того, расширился список опций и изменились базовые комплектации отдельных версий Ford Transit.

Цельнометаллический фургон с длинной базой прежде был доступен только в версии с высокой крышей. Модификация со средней крышей, уменьшающей общую высоту фургона на 240 мм, позволит без помех эксплуатировать автомобиль везде, где действуют ограничения по высоте для транспорта или его проезд затруднен конструктивными особенностями зданий.

Новая модификация переднеприводного цельнометаллического фургона с увеличенной до 3500 кг максимальной разрешенной массой отличается усиленной подвеской, передаточным числом главной пары, обеспечивающим лучшую приемистость под нагрузкой, а также 16-дюймовыми колесами, дополнительно увеличивающими клиренс автомобиля.

Также, следуя предпочтениям покупателей и учитывая климатические условия России, топливный предпусковой нагреватель был включен в базовое оснащение всех версий шасси с надстройками и маршрутных автобусов ■

Renault LCV запустил серию Premier Edition

Компания Renault LCV отметила долголетнее сотрудничество со Sky Sports Premier League выпуском специальной серии Premier Edition для моделей Kangoo, Traffic и Master.

Три модели объединяет стильный внешний вид с уклоном на спортивные акценты, расширенный перечень оборудования и наличие технологических изысков, в числе которых информационно-развлекательная система R-Link с навигацией TomTom и камерой заднего вида в стандартной комплектации, а также ассистент помощи водителю ADAS.

Kangoo Premier Edition дополнен рулевым колесом в коже, круиз-контролем, окраской металлик и 15-дюймовыми легкосплавными дисками с чернением Aria.

Клиенты могут выбрать один из вариантов 1,5-литрового дизельного мотора dCi, причем в зависимости от версии они могут агрегатироваться с 5-или 6-ступенчатыми механическими КП либо с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач EDC. Kangoo Premier Edition можно заказать в трех типах кузова: Panel Van, Maxi Van и Crew Van.

Traffic Premier Edition основывается на комбинации исполнений Business+ и SportNav. В его оснащение входят 17-дюймовые колеса с эксклюзивными дисками из легкого сплава с чернением Суclade. В стандарте — такие функции, как автоматические фары головного освещения и стеклоочистители, передние противотуманные фары и круиз-контроль.

На выбор предлагаются две колесные базы, в наличии версия Crew Van. Автомобили могут быть заказаны с 1,6-литровым турбодизелем в исполнении dCi 120, Energy dCi 125 или Energy dCi 145.

Дополнительное оборудование Renault Master Premier Edition, помимо уровня отделки Business+, включает 16-дюймовые легкосплавные диски с чернением, круиз-контроль и окраску металлик.

Исполнение Premier Edition выпускается в двух вариантах колесной базы и тремя на выбор 2,3-литровыми турбодизелями: dCi 130, Energy dCi 145 и Energy dCi 170. Все они агрегируются с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Привод — на передние колеса ■



Mercedes представил новую линейку «грузовых» запчастей

Компания Daimler Trucks объявила о выводе на рынок новой линейки запасных частей TruckParts, адресованной владельцам грузовиков с пробегом.

Как отмечает пресс-служба немецкого производителя, по мере старения грузовиков у их владельцев меняется отношение к услугам сервиса и запасным частям. Инновационные продукты, долговечность и последние достижения в развитии автомобилестроения, как правило, становятся менее важными, в то время как цена, по их мнению, должна соответствовать возрасту грузовика и понесенным затратам на транспортную работу. Именно поэтому услуга TruckParts от Mercedes-Benz была добавлена в арсенал сервисных станций и систему снабжения запасными частями.

С введением новой услуги и выводом на рынок линейки запчастей TruckParts клиенты с более старыми грузовиками получают дополнительную альтернативу к таким уже существующим услугам, как Mercedes-Benz Genuine Parts и Mercedes-Benz Genuine Remanufactured Parts.

Специально для этой категории клиентов был расширен перечень услуг по ряду сервисных работ, а также по позициям запасных частей, вышедших из строя вследствие износа или аварии. Результатом подобной работы, как заявляют в Daimler Trucks, стали привлекательные предложения для клиентов, владеющих более старыми грузовиками ■



Открытый Чемпионат
**«ЛУЧШИЙ
АВТОМЕХАНИК РФ
— 2018»**

16 ноября 2018 г. — ФИНАЛ ЧЕМПИОНАТА

ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ на ecSmart.ru/competition

Найдите **ДОПУЩЕННЫЕ МЕХАНИКОМ ОШИБКИ** в видеозаданиях
ВЫИГРАЙТЕ один из **100** призов и титул лучшего профессионала



ecSmart.ru/competition

#ЛучшийАвтомеханикРФ

Организатор Чемпионата — **Инжиниринговый центр SMART**. Генеральный партнер — **Castrol**. Официальные партнеры — **Gates**, — **KYB**, — **Dolz**, — **Calorstat by Vernet**, — **MANN+HUMMEL**. Партнеры — **Brembo**, — «ЕвроАвто», — «ВОЛИН». При поддержке — «Механика», — АО «Легион-Автодата», — «АВТОСТАТ», — АСА, — ООО «МАХА Руссия», — AkzoNobel, — **B-Tuning**, — «МД-ТЕСТ». Информационные партнеры: — «АБС-авто», — «Автокомпоненты», — «Автомастер», — «Движок», — «Кузов», — «Новости автобизнеса», — «Трансервис Автобизнес», — **Service and Parts**, — **Car-PR**. Участие бесплатное, количество участников от одного автосервиса не ограничено. Правила и порядок участия на сайте. На фотографии с тремя дипломами — **Лялин Дмитрий**, мастер цеха ТЦ «Волин» Одинцовского р-на МО, занявший 1-е место в чемпионате «Лучший автомеханик РФ- 2017», с коллегами.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

ОБЗОР

IAA 2018



Сергей Жуков

Прошедший в сентябре этого года автосалон коммерческого транспорта в Ганновере определил сразу несколько направлений, по которым будет развиваться транспорт для коммерческих перевозок. И то, что дизель с каждым годом будет только сдавать свои позиции, теперь ни у кого не вызывает сомнений.

Ужесточение экологических норм по выбросам вредных веществ, шумовые ограничения на передвижение тяжелых грузовиков в ночное время, введение в крупных городах, да и не только, «зеленых зон» ставят производителей подвижного состава для коммерческих перевозок в непростое положение.

Так, дальнейшая разработка двигателей на соответствие все ужесточающимся требованиям экологических стандартов натывается на колоссальные затраты, которые впоследствии должны будут лечь непосильным бременем на клиентов.

Первоначально наметилось два пути. Внедрение электропривода в сегменте малотоннажных и среднетоннажных грузовиков. Городская дистрибуция вполне могла проглотить подобную пилюлю, поскольку среднестатистические пробеги укладывались в возмож-

ности существующих тяговых аккумуляторных батарей.

С внедрением гибридных силовых установок все оказалось не так просто. Они также прижились исключительно на грузовиках небольшой грузоподъемности. Уже начиная с сегмента среднетоннажников стали возникать проблемы. Стоимость владения таким грузовиком оказалась значительно выше, чем его дизельными собратьями. Именно по этой причине концерн Daimler был вынужден некоторое время назад отказаться от серийного производства гибридного грузовика Mercedes-Benz Atego.

Вместе с тем появление прорывных технологий, уде-

шевление тяговых аккумуляторов, а главное, их возросшая емкость при снижении массы наметили новые пути. Свой отпечаток на развитие коммерческого транспорта не могли не наложить и такие направления, как автономное движение в «конвое» и полностью роботизированные комплексы.

Дизель
уступает место
электричеству



Используя эти послы, попробуем посмотреть, что же такого интересного было показано в Ганновере.

Гибриды

Несмотря на то что специалисты Scania отдают приоритет электроприводу, гибриды не сброшены со счетов. Как заявляют топ-менеджеры, пока компания находится на переходном этапе. По их мнению, решения с гибридными силовыми установками, а также использование альтернативных видов топлива обещают сегодняшним операторам оптимальную экономию затрат при эксплуатации такой техники.

По утверждению Scania, новые гибридные грузовики столь же безотказны в работе и сопоставимы по затратам на техобслуживание с обычными грузовиками. Вместе с тем при использовании электродвигателя они превращаются в транспортное решение с уровнем экологичности, которого пока не в состоянии достичь ни один грузовой автомобиль с ДВС со схожими характеристиками. Исключительно на электроприводе гибридные грузовики могут проезжать до 10 км.

Новые гибридные грузовики оснащаются рядным пятицилиндровым двигателем Scania DC09, способным работать как на гидрированном растительном масле (HVO), так и на дизельном топливе в комбинации с электрическим приводом мощностью 130 кВт и крутящим моментом 1050 Нм. Для обеспечения длительного срока службы допустимая отдача литийионного аккумулятора составляет 7,4 кВт/ч. Причем такие машины уже укладываются в европейские шумовые и эконоомы.

Возможность подзарядки от электрической сети обеспечит постоянную готовность такого гибридного автомобиля к работе в полностью заряженном состоянии. Бортовое зарядное устройство мощностью 22 кВт способно подзарядить аккумуляторную батарею за 20 минут.

Свой гибридный грузовик представила и DAF Trucks. Модель CF Hybrid разработана с целью

использования в городской черте исключительно электрического привода для обеспечения нулевого уровня выбросов, а также значительного повышения запаса хода вне городских зон за счет новейшей ультраточной дизельной технологии. DAF CF Hybrid оснащен высокоэффективным двигателем PACCAR MX-11 объемом 10,8 литра (450 л.с.) и электродвигателем ZF (75 кВт, в пике 130 кВт) в сочетании со специальной коробкой передач ZF Трахоп для гибридных трансмиссий.

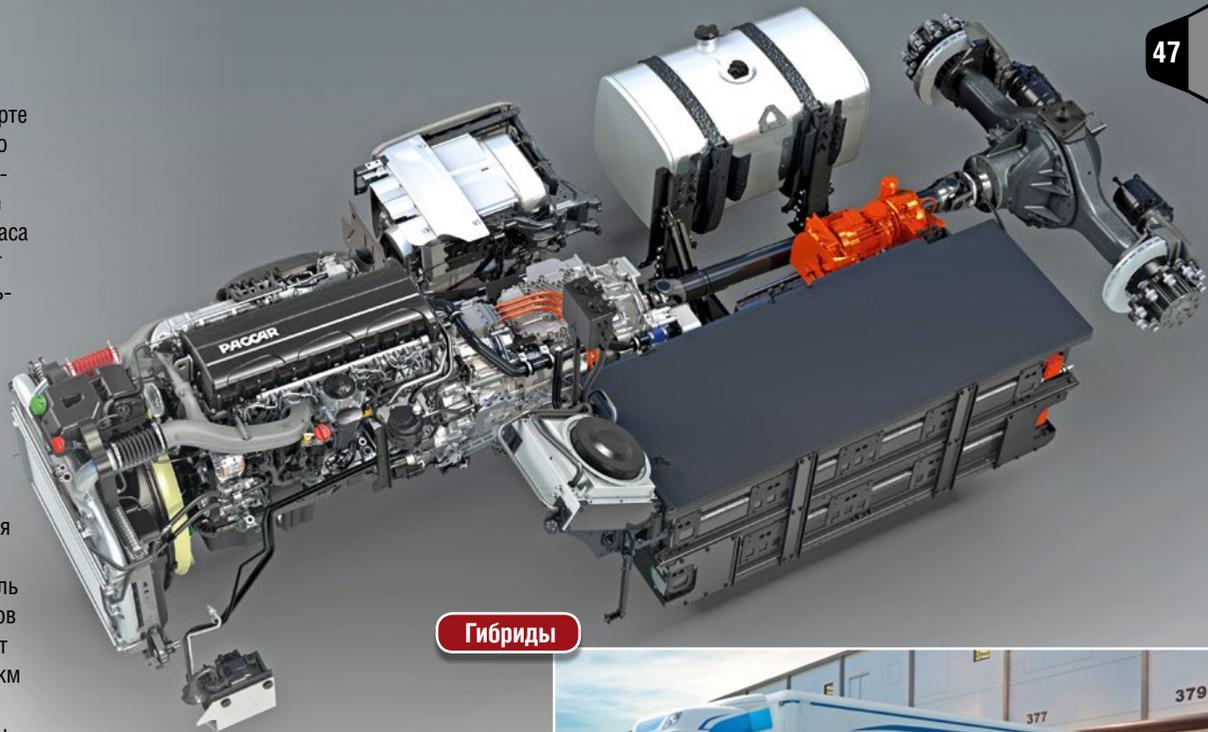
Питание на электродвигатель подается с блока аккумуляторов отдачей 85 кВт/ч, что позволяет добиться запаса хода в 30–50 км на полностью электрическом приводе с нулевым уровнем выбросов (в зависимости от полной массы автопоезда). Аккумуляторы могут заряжаться от дизельного двигателя во время движения автомобиля по автомагистрали или при помощи зарядного устройства постоянного тока на станции для зарядки. На автомобиле предусмотрена возможность быстрой зарядки аккумуляторов: полная зарядка займет 30 минут, а для зарядки на 80% потребуется всего 20 минут.

Электрогрузовики

«Набив шишки» на гибридных грузовиках, концерн Daimler сосредоточил свои усилия на полностью электрических установках.

В 2016 году подразделение грузовых автомобилей «Мерседес-Бенц» стало первым в мире производителем, предложившим электрический крупнотоннажный грузовой автомобиль. Теперь же электрический грузовой автомобиль eActros напрямую направляется на эксплуатационные испытания. Десять автомобилей в двух вариантах исполнения с полной массой 18 и 25 тонн уже переданы клиентам, которые смогут протестировать их на рентабельность и экономичность в условиях реальной эксплуатации.

Но многие вопросы остаются открытыми: прежде всего это диапазон передвижения, стоимость аккумуляторов, а также инфраструктура, необходимая для их эксплуатации в составе грузовых автопарков клиентов.



Гибриды



полной массой 26 тонн (MAN TGM 6X2-4 LL) оборудована 12 аккумуляторными батареями. В зависимости от надстройки кузова, области применения и стиля вождения электрогрузовик способен преодолеть на одной зарядке расстояние до 200 км. В седельном тягаче в двухосном исполнении (MAN TGM 4X2 LL) можно использовать до восьми аккумуляторных батарей. Соответственно, дальность эксплуатации и надстройки кузова, составляет до 130 км. Первые девять машин в различных конфигурациях по шасси и надстроек уже

Концерн MAN в дополнение к полностью электрическому грузовому автомобилю для дистрибуции MAN eTGM представил и электрическую версию нового фургона MAN eTGE. Таким образом, MAN одним из первых автопроизводителей внедряет полностью электрические решения для всего ряда городской логистики в диапазоне от 3 до 26 тонн.

В частности, тяжелый электрогрузовик создан на базе MAN TGM. Он оснащен электродвигателем мощностью 264 кВт, который пере-

дает на ведущие колеса крутящий момент 3100 Нм. Литийионные аккумуляторные батареи установлены под кабиной и сбоку на раме. Грузовая версия с разрешенной



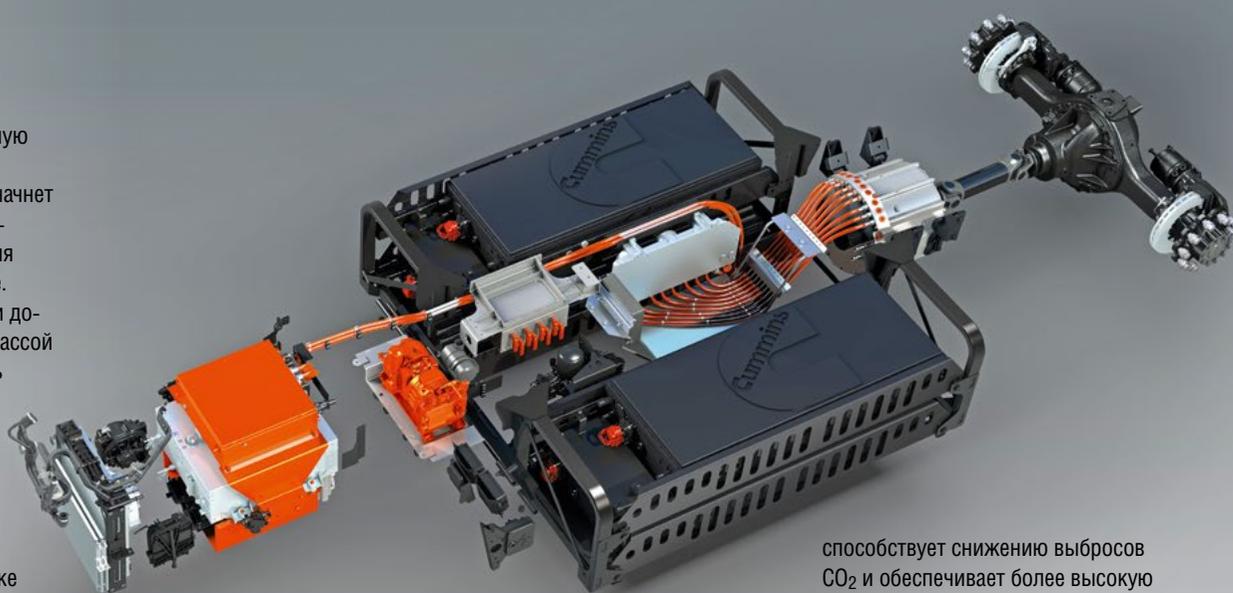
Электрогрузовики

переданы партнерам в опытную эксплуатацию.

В 2019 году Volvo Trucks начнет продажи грузовых автомобилей на электрической тяге для перевозок в городской среде. Это Volvo FL и FE Electric. Они доступны в версиях с полной массой от 16 до 26 тонн, а дальность пробега составляет 300 км. В основе технологии лежат решения для электрифицированных автобусов Volvo, которых продано уже более 4000 единиц.

Компания DAF Trucks также предлагает две модели полностью электрических грузовиков. Модель LF Electric представляет собой электрический грузовой автомобиль массой 19 тонн, предназначенный для выполнения внутригородских перевозок с нулевым уровнем выбросов. Он оснащен технологией Cummins с электродвигателем 195 кВт (пиковая мощность 250 кВт). Питание обеспечивается блоком аккумуляторов отдачей до 222 кВт/ч, благодаря чему полностью грузовой автомобиль имеет запас хода до 220 км.

Модель CF Electric является тягачом с колесной формулой 4x2 и полной массой автопоезда до 37 тонн. Автомобиль



Электрогрузовики



создан на базе универсальной серии DAF CF. В его конструкции используется технология VDL E-Power, обеспечивающая работу исключительно от электропривода. Центром интеллектуального силового агрегата выступает электродвигатель 210 кВт (пиковая мощность 240 кВт), питаемый от блока литийионных аккумуляторов отдачей 170 кВтч.

CF Electric имеет запас хода всего около 100 км, что подходит только для внутригородских перевозок. Быстрая зарядка аккумуляторов производится за 30 минут, а для полной зарядки потребуется 1,5 часа. Заряжать блок аккумуляторов предполагается во время погрузки и разгрузки.

«Конвой»

Технология платунинга (более удобоваримый термин — «конвой»), разработанная MAN, уже проходит эксплуатационные испытания. Речь идет о так называемой «электронной сцепке», посредством которой два или более грузовых автомобилей соединены

способствует снижению выбросов CO₂ и обеспечивает более высокую безопасность на магистралях. Аналогичные разработки имеются и у остальных членов «большой семерки», поскольку они проводились под эгидой European Truck Platooning Challenge.

Еще в марте 2016 года ведущие европейские производители приняли участие в проекте под названием European Truck Platooning Challenge. Инициатива его проведения исходила от председательствующей тогда в ЕС Голландии. К примеру, один из участников проекта Volvo Trucks на трех седельных тягачах с трехосными полуприцепами, двигаясь в составе каравана на беспроводном управлении, проехал по дорогам Европы от Гетеборга до Роттердама. В ходе теста были подтверждены все вышеприведенные выкладки.

«Роботы»

В ответ на вызовы компания Volvo Trucks разработала революционное решение — автономное электротранспортное средство. Транспортное решение будущего



«Конвой»



от Volvo Trucks предназначено для выполнения регулярных и повторяющихся задач, для которых характерны относительно короткие расстояния, большие объемы грузов и высокая точность доставки. Решение не требует особой дорожной инфраструктуры или погрузочных средств, что позволяет легко окупить затраты и встроиться в существующие процессы. Нечто подобное подготовили в Mercedes-Benz Vans и Renault LCV.

Так, концепция от Mercedes-Benz Vans базируется на самоуправляемом шасси на электрической тяге, поверх которого могут устанавливаться различные сменные кузова — для перевозки пассажиров или транспортировки грузов. В качестве автомобиля, работающего по схеме райдшеринга (попутная доставка пассажиров), Vision URBANETIC способен перевозить до 12 пассажиров, а в сочетании с грузовым модулем в нем можно транспортировать до 10 европоддонов. Кроме того, данная концепция предполагает интеграцию ИТ-инфраструктуры, в результате чего формируется парк беспилотных автомобилей, планирование маршрутов которых осуществляется гибко и эффективно, на основе текущего спроса на транспортировку.

Робомодуль EZ-PRO от Renault состоит из автономного ведущего модуля и беспилотных робомодулей. Поскольку в обозримом будущем человек останется в центре транспортных перевозок, Renault EZ-PRO не полностью автоматизирован.

В ведущем модуле EZ-PRO находится экспедитор, который контролирует доставку товаров и услуг и следит за колонной. Поскольку от него не требуется непосредственного управления автомобилем, экспедитор может



«Роботы»

сосредоточиться на улучшении и оптимизации рабочего процесса. Беспилотные робомодули либо следуют друг за другом, образуя колонну, либо двигаются самостоятельно.



«Роботы»

Каков итог?

Гибридные грузовики — вполне приемлемый вариант. Эксплуатируются же (в том числе и у нас) гибридные легковушки Toyota, Lexus, Honda и иже с ними. Вопрос только один: насколько рентабель-

ны они окажутся в повседневной жизни?

Электромобили пока вещь в себе. Возможно, в Западной Европе с ее небольшими расстояниями и мягким климатом они и будут иметь право на существование, учитывая массу всевозможных ограничений. В России же, по заявлениям одного из разработчиков, в условиях продолжительных зим эта технология не актуальна: большая часть запасаемой энергии будет направлена не на движение, а на поддержание теплового режима батареи и комфортных условий для водителя в кабине.

«Конвой» и автономные роботизированные комплексы пока красивая мечта, к тому же не подкрепленная никакими законодательными актами. «Венская конвенция о дорожном движении» не предусматривает эксплуатацию подобных транспортных средств на дорогах общей сети. А ее доработка идет ни шатко ни валко — слишком много камней преткновения, главный из которых: на кого будет возложена ответственность в случае аварии. На сегодняшний день удел таких транспортных средств — закрытые территории, на которые не распространяются общепринятые ПДД.



Обзор



«МАН Трак энд Бас РУС»: Положение лидера обязывает



Сергей Жуков

На выставке Busworld Russia 2018 «МАН Трак энд Бас РУС» выступила как лидер сегмента туристических автобусов. В подтверждение компанией были продемонстрированы последние новинки в этом сегменте: Neoplan Tourliner нового поколения и новый MAN Lion's Coach. Мы не преминули задать ряд вопросов Питеру Андерссону, генеральному директору ООО «МАН Трак энд Бас РУС».

❗ **Ни для кого не секрет, что российский рынок автобусов практически полностью монополизирован. Как удается вести бизнес в этом сегменте в столь непростой ситуации?**

— Действительно, российский рынок в этом плане непрост. Сегмент городских автобусов для нас является сомнительным бизнесом. Единственный сегмент, в котором мы можем конкурировать, это междугородные и туристические автобусы. Но и здесь есть свои градации. Естественно, наше ценовое предложение на 20–30% выше, чем, скажем, у китайских производителей. Наши клиенты — это компании, которые прежде всего ценят качество, комфорт,

надежность в эксплуатации, ну и, конечно же, престижность. Кто-то из транспортников пошутил, что один автобус MAN — это два жизненных цикла «китайца».

❗ **Насколько велика доля независимых пассажирских перевозчиков, позволяющих себе покупать дорогую, но надежную технику? Оправдываются ли затраты?**

— В основном нашими клиентами являются те перевозчики, которым нужно обеспечить максимальный комфорт их пассажирам, в частности один такой у нас находится в Сочи. Его парк насчитывает порядка пятнадцати единиц техники марок MAN и Neoplan. В общем, у независимых перевозчиков есть опыт эксплуатации такой техники, они способны и впредь оснащать свои парки нашими автобусами.

Да, наши автобусы изначально обходятся клиенту дороже, но в процессе эксплуатации он понимает, что стоимость владения оказывается значительно ниже, чем у китайских производителей.

К тому же играет роль и такой фактор, как вторичный рынок. Большая ходимость наших автобусов позволяет рассматривать приобретение такой машины с достаточной долей уверенности

в том, что она прослужит еще достаточно долго. В основном это касается тех клиентов, у которых пока нет средств на покупку нового автобуса, но хочется иметь качественный продукт.

❗ **Банально может прозвучать вопрос об организации сборки автобусов в России. Тем не менее, при каком объеме сбыта об этом можно было бы говорить?**

— Что мы сейчас реально делаем, так это поставляем двигатели для российских производителей автобусов, в частности для ЛиАЗа. Это те силовые агрегаты, которые отсутствуют в производственных программах российских производителей. Прежде всего, это газовые двигатели, зарекомендовавшие себя с самой положительной стороны.

Несмотря на то что возможности российского рынка огромны, существует достаточно много проблем, которые стоят на пути подобных инвестиций. Решения есть. Ну, скажем, наподобие соглашения между Traton и «Группой ГАЗ».

❗ **МАН на протяжении многих лет является поставщиком комплектующих для российских производителей автобусов.**

Насколько перспективен этот бизнес в условиях объявленного импортозамещения?

— Да, мы поставляем двигатели российским производителям автобусов. Разговора о шасси не идет, поскольку для них это достаточно дорого. Но все может измениться, если пойдет разговор о шасси для электробусов.

❗ **Несколько слов о перспективах автобусного подразделения МАН и Neoplan на российском рынке...**

— Можно с уверенностью сказать, что мы заняли свою нишу на российском рынке. У нас сложилась своя клиентура. Мы готовы развивать это направление и дальше. При этом следует отметить: наблюдается смена поколений автобусов. Все большую роль начинают играть автобусы с силовыми установками на газе и электробусы. На первом этапе соотношение может быть 50:50. В дальнейшем оно будет двигаться в сторону все более и более экологичных машин.

Вполне возможно, что с изменением ситуации на российском рынке автобусов изменится и наш подход к нему.



**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

НОВЫЕ Mercedes-Benz



Они все
могут сами



Илья Огородников

ACTROS

AROCS



Так получилось, что в 2018 году состоялись дебюты двух новых «Актросов» — отдельно для России и отдельно для остального мира. Пока в немецком Ганновере на выставке IAA 2018 гремит премьера обновленного флагмана грузового ряда Mercedes-Benz, в России представляют модель локального производства совместного предприятия «Даймлер КАМАЗ Рус» — по сути, грузовик текущего поколения 2011 модельного года. Однако, как показал тест-драйв, расстраиваться российским покупателям совершенно не из-за чего: «отечественная» новинка по уровню технологий и оснащения полностью соответствует современным тенденциям. Но обо всем по порядку.

Одна из главных новостей: новые Actros и Arocs будут доступны у нас во всех возможных модификациях, исполнениях, вариациях кабин и с полным списком дополнительного оборудования.

Последний, к слову, в духе мерседесовской традиции представляет собой целую книгу и щеголяет такими опциями, которые не только не были доступны на предыдущем поколении и почти не встречаются

у конкурентов, но и являются диковинкой даже на легковых автомобилях. Речь, конечно, об электронных помощниках, которыми новые грузовики Mercedes буквально напихованы.

Именно для того, чтобы продемонстрировать все достижения искусственного интеллекта грузовиков, представители компании пригласили журналистов... на гоночный трек Moscow Raceway, а также выписали из главного офиса в Германии команду экспертов, которые наглядно показали, на что способны грузовики Mercedes-Benz без участия водителя.

Собственно, главная фишка — внедрение в Actros системы торможения Active Brake Assist четвертого поколения. Работает она на основе данных радаров, считывающих обстановку перед грузовиком: в случае возникновения препятствия или снижения темпа впереди идущего автомобиля система сначала предупреждает об этом водителя сигналами, затем начинает сбрасывать скорость, а в случае бездействия человека



за рулем полностью останавливает машину.

Фактически так уже давно работает связка системы экстренного торможения и активного круиз-контроля на любом легковом автомобиле среднего класса и выше. Однако для мира грузовиков — это настоящий прорыв! Mercedes стал первым, кто внедрил весь комплекс систем в свои грузовые модели. Причем Actros умеет распознавать не только крупные препятствия, но даже и внезапно выскочившего перед грузовиком человека, что наглядно продемонстрировали немецкие специалисты, бросившись под колеса фуры.

Само собой, достаточно оперативное внедрение Active Brake Assist обусловлено требованиями безопасности. Как ни крути, а засыпающие за рулем дальбойщики или, например, плохое состояние задней светотехники прицепа, которого просто не видно в ночной мгле, регулярно становятся причиной дорожных трагедий, и не только в России.

Грузовик, умеющий предупреждать о такой ситуации и, по сути, кратковременно брать управление на себя, однозначно позволит сократить число ДТП. Правда, противостоять законам физики и явлениям природы Active Brake Assist не может: остановиться перед выскочившим за несколько метров от него человеком 40-тонный автопоезд никак не успеет, а заляпанный грязью и снегом радар в переднем бампере деактивирует всю систему. Ну и оснащение Mercedes-Benz Actros подобным интеллектом остается на совести покупателя: система является дополнительной опцией, которую нужно заказывать за немалую доплату.

Внешне тягач Mercedes-Benz текущего поколения, представленный в России, и обновленная европейская модель, показанная в Ганновере, различаются мало: главное новшество — появление видеокamer вместо зеркал. Основные отличия — в кабине, списке оснащения и еще большей автоматизации управления



Кабины в зависимости от версий различаются по ширине и высоте. Базовая и самая низкая ClassicSpace идет без надстройки, к тому же это единственный вариант, у которого через пол проходит 320-миллиметровый тоннель. Кабины StreamSpace и BigSpace, откровенно говоря, отличаются не сильно: разница во внутренней высоте, к примеру, всего 2 см. Самая большая и просторная — GigaSpace



В кабине — традиционные немецкие удобство и функциональность. А в дорожных комплектациях — еще и элементы роскоши: помимо кожаной отделки и вставок под дерево в качестве опции доступны даже сиденья с массажем! Причем и обычных вариантов кресел Mercedes-Benz предлагает несколько, правда, выбирать их желательно «живую» под конкретную спину: несмотря на большое количество регулиро-

вок, профиль и жесткость у них различаются.

Многие второстепенные элементы управления — от запуска двигателя кнопкой до блока климат-контроля — в той или иной степени переключались с легковых моделей компании, что опять же привычно, наглядно и удобно. Для «жизни» в кабине во время стоянок, само собой, тоже все обустроено: масса полочек, карманов, ниш и отсеков, ровный пол и удобный

ХАРАКТЕРИСТИКИ Mercedes-Benz Actros 2042 4x2

Технические характеристики

Полная масса, кг	36 000
Снаряженная масса, кг	7875
Двигатель	
Тип	Турбодизельный R6
Объем, куб. см	12800
Мощность, л. с. при об/мин	421/1600
Крутящий момент, Нм при об/мин	2100/900
Трансмиссия	Автоматизированная, 12-ст.
Привод	Задний
Ездовые параметры	
Подвеска	рессорная/пневматическая
Тормоза	Дисковые
Объем бака, л	650





спальник. Верхняя полка опять-таки идет в качестве опции (кстати, как и холодильник), но забираться на нее придется в прыжке: складной лесенки не предусмотрено.

Кататься по гоночному треку на фуре, конечно, приятно, но не слишком жизненно — можно оценить разве что комфорт управления. Автоматизированная коробка передач PowerShift 3, идущая штатно на всех Actros и Agocs, нареканий не вызывает: в зависимости от версии и мощности двигателя можно выбрать 8, 12 или 16 передач. Теоретически доступна и «механика» на 9 или 16 передач. Но, как сказали представители компании, выбирают ее в основном для тяжелых модификаций Agocs.

Рядную «шестерку», сменившую V-образные моторы и доступную с четырьмя вариантами рабочего объема (от 7,7 до 15,6 литра), тоже пришлось переделывать. Европейская версия под нормы Евро-6 со впрыском мочевины и системой рециркуляции выхлопных газов слишком требовательна к качеству топлива, а потому российские грузовики упростили до норм Евро-5.



С 420-сильным двигателем в магистральном исполнении на 12,8 литра версия 2042LS тянет отменно, но с поправкой на незагруженный прицеп. Собственно, встроенные радарные системы позволяли машине ехать практи-

чески самостоятельно — была активирована система поддержания дистанции Proximity Control Assist, то есть тот самый активный «круиз», который, помимо прочего, может ориентироваться на карты встроенной навигации (при ее



наличии) и заранее подстраивать мотор и коробку даже под перепады высот. А еще на новом Actros учат почти не пользоваться стандартными тормозами — ретардер, который управляется подрулевым переключателем, оперативно, мягко и, главное, в широком диапазоне скоростей осаживает машину.

Что же касается маневрирования, то для этого журналистам предложили отдельную площадку, размеченную конусами, где устроили практически скоростные парные танцы на тягачах. Тут главное — хорошее чувство габаритов, которому помогают и огромные зеркала, и отзывчивость управления. Кстати, нарочито острым Mercedes-Benz делать его не стал: такие настройки могут утомить в долгом пути и на плохой дороге.

Отдельная программа была предусмотрена для теста новых грузовиков Agocs, предложенных во внедорожных исполнениях, которые используются в строительной или горнодобывающей области. Из четырех вариантов нам





достался самый большой самосвал 4145 с колесной формулой 8x8.

Кабина у него почти такая же, только чуть уже и с более скромной отделкой, но с добавлением внедорожных режимов и функций. Все четыре оси — ведущие, передние две — управляемые.

Опять-таки главное впечатление — легкость и комфорт управления, несмотря на габариты. Подвеска по-прежнему зависимая, но с новыми настройками, уберегающими от большинства неровностей. Лавина тяги

450-сильного мотора приходится на 1100 оборотов, то есть почти на холостые, а потому двигаться по пересеченной местности можно, почти не используя педаль газа. Понадобилась она, главным образом, только на крутом подъеме, а вот спуск осуществлялся уже в автоматическом режиме с помощью все того же ретардера.

Кстати, проходимость самосвала зависит исключительно от активации межосевых блокировок, которых у грузовика три: передняя, задняя и центральная. Фишка в том, что при полностью распушенных блокировках полноприводный Arocs беспомощен — этот мастодонт не смог забраться даже на небольшой холм, а если заблокировать все оси, кажется, что преград для машины вообще не существует. Такой контраст создан специально — что-то вроде

трассового и карьерного режима. Когда самосвал на асфальте, смысла блокировать оси нет, а перед съездом с ровной дороги водитель может оценить внедорожную угрозу и активировать одну, две или все три блокировки.

Каков итог?

Вывод, который просится после теста новых грузовиков Mercedes-Benz: человека за рулем подобной техники уже сложно назвать водителем, это скорее оператор, который на всякий пожарный

Грузовики Mercedes-Benz оснащаются и системой телеметрии FleetBoard, то есть дистанционного мониторинга движения и оценки водителя. Абсолютно все параметры рейса — состояние всех значимых узлов машины, время движения в разных режимах, местоположение, пользование отдельными функциями и даже отношение водителя к машине — передаются в режиме онлайн в единую систему, которую видит транспортная компания. На основе этих данных осуществляется полный контроль за каждым автомобилем и каждым водителем, которому система даже ставит оценки по 10-балльной шкале

контролирует работу искусственного интеллекта отдельных систем грузового автомобиля, вовремя нажимая на нужные кнопки. Понятно, что говорить о полноценном автопилоте еще слишком рано, но все те функции, которые уже сегодня машины способны взять на себя, невероятно облегчают жизнь водителя-дальнобойщика. Главный вопрос в том, сколько покупателей в России могут позволить себе подобную технику. Будем надеяться, что плодотворное сотрудничество Daimler AG с КАМАЗом и процесс локализации помогут в решении этой задачи.



ХАРАКТЕРИСТИКИ Mercedes-Benz Arocs 4145 8x8

Технические характеристики	
Полная масса, кг	41 000
Снаряженная масса, кг	18 180
Двигатель	
Тип	Турбодизельный R6
Объем, куб. см	12800
Мощность, л. с. при об/мин	510/1800
Крутящий момент, Нм при об/мин	2500/1100
Трансмиссия	Автоматизированная, 12-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Подвеска	Рессорная
Тормозная система	Пневматическая
Емкость бака, л	290



Bus World Russia 2018

Игра в одни ворота



Сергей Жуков

После посещения прошедшей в Москве специализированной выставки автобусной техники Busworld Russia 2018 осталось множество вопросов. О выставке и экспонатах — в нашем материале.

Можно сказать, что на российском рынке автобусов установилась негласная государственная монополия. Поскольку перевозчики бедны как церковные мыши, покупать новые автобусы они могут только при наличии льготных условий, предоставляемых государством. В свою очередь, на субсидии можно рассчитывать только в том случае, если приобретаемый автобус собран на территории России. В большинстве случаев пассажирские перевозки автобусами попросту убыточны и могут существовать только при наличии субсидий, предоставляемых все тем же государством.

И вот в таких условиях, скажите на милость, зачем к нам лезть иностранцам? Свободного рынка как не было, так и нет. А деньги они умеют считать не хуже нас с вами.

Поскольку конкуренция — двигатель торговли, а в ее отсутствие процветает застой, то в некоторых сферах как раз и можно было его наблюдать. Весь рынок поделен между российскими и белорусскими производителями автобусов.

Первую скрипку среди россиян играет «Группа ГАЗ» (ЛиАЗ, ПА3, КАВЗ), далее следует КАМАЗ в купе с НефАЗом, затем Volgabus и уже потом — все остальные игроки. Белорусские производители по традиции представлены МАЗом и маркой «Неман», сравнительно недавно отошедшей к МЗКТ. С «наших» и начнем.

Как ни крути, а мировые тенденции все-таки приходят и на российский рынок. Последние тренды: электробусы большого и малого класса, техника, приспособленная для работы на сжатом природном газе, автономные транспортные

средства. Естественно, все это не без участия западных партнеров, поскольку до сих пор некоторые компоненты у нас попросту не производятся.

Из экспонатов «Группы ГАЗ» стоит выделить впервые показанный микроавтобус «ГАЗель Next» 4.6 для перевозки 22 пассажиров (16+6), созданный на базе усиленной модификации грузоподъемностью 2,2 тонны, а также каркасный микроавтобус «ГАЗель Next» Citiline с двухстворчатой дверью в «базе» для удобства входа и выхода. В последнем случае предусмотрена возможность перевозки малоподвижных граждан, для чего машину сделали с низким полом в центральной части и снабдили аппарелью.

Первые авто-



мобили уже работают в Подмоскowie, в компании «Мострансавто».

Рангом повыше — также показанный впервые автобус «Вектор Next» 8.8 увеличенной пассажироместности. Отныне он является флагманской моделью в линейке Павловского завода.

Удлиненная версия — уже средний класс, ко всему прочему, машина подпадает под программу «Доступная среда» за счет низкопольной задней площадки, приспособленной для перевозки малоподвижных граждан. В качестве силового агрегата задействован дизель ЯМЗ, агрегирующий либо с «механикой», либо с «автоматом».

Обновленный междугородный автобус Cruise впервые в практике отечественного автобусостроения оснастили автоматическими системами помощи водителю ADAS и off-board — удаленной диагностики состояния основных узлов с возможностью передачи данных диспетчеру. Также впервые применен пластик в обшивке бортов. Автобус рассчитан на 51 место, предусмотрены индивидуальные сервис-блоки для пассажиров, модульная кухня, туалет.

Это также премьерный показ, машина пока еще никому не представлялась. Серийное производство намечено лишь на следующую





возможностями. В арсенале электробуса имеется ультрабыстрая зарядка. Эта инновационная модель создана на основе современных технологий специально для мегаполисов, и в частности для Москвы.

Показали газовцы и свой беспилотник на базе микроавтобуса «ГАЗель Next». Машину сделали с электроприводом — так легче согласовывать работу «железа» с электроникой. Пока это прототип. Запас хода — до 300 км. При достижении 10% заряда батареи машина требует отправки на подзарядку: при 380 В — на 4 часа, при 220 В — на 10 часов.

Имеется два режима движения: с водителем — как обычный электромобиль, без водителя — в автономном режиме. В настоящий момент проводятся испытания в Дмитрове, на полигоне НАМИ.

«Группе ГАЗ», что называется, дышит в затылок КАМАЗ. На сей раз в качестве новинки выступал низкопольный троллейбус большого класса КАМАЗ-62825 с увеличенным автономным ходом. Он приспособлен для



пассажирских перевозок в городах, где есть контактные сети для троллейбусов. Новая модель расширит границы применения камазовского электротранспорта без привлечения дополнительных инвестиций, поскольку вся необходимая инфраструктура уже создана. Автономный ход троллейбуса составляет более 20 км.

При этом запас хода полностью восстанавливается от контактной сети всего за 20 минут. Предусмотрена рекуперация энергии при торможении. В качестве накопителя электроэнергии используются литийтитанатные аккумуляторы (LTO). В просторном и удобном салоне троллейбуса 33 места для сидения, имеется аппарат и место для крепления инвалидной коляски. В общей сложности он сможет перевезти 85 человек.

Среди других экспонатов — электробус КАМАЗ-6282, модификация которого поставляется сейчас «Мосгортрансу». Он демонстрировался в паре со станцией ультрабыстрой зарядки UFC-240. Помимо этого, на стенде компании был представлен беспилотник КАМАЗ-1221, более известный как «Ш.А.Т.Л.» («Широко Адаптивная

щий год. Автобус ориентирован на корпоративный сектор.

Вопрос о междугородных и туристических автобусах в России стоит довольно остро. Полноценной машины, за которую перевозчики голосовали бы рублем, по-хорошему, так и не создано. Тот же Cruise только наполовину наш, его кузов покоится на автобусном шасси Scania. Если копнуть еще глубже, то и эта половина начнет стремительно убуывать.

Экспозиция включала и большой городской электробус — как же теперь без них. Под маркой ГАЗ машина рассчитана на перевозку 85 пассажиров. В ней 27 посадочных мест, предусмотрена возможность крепления кресла для пассажиров с ограниченными



Транспортная Логистика»). Транспортное средство особо малого класса разработано КАМАЗом совместно с НАМИ и предназначено для передвижения по дорогам с твердым покрытием с использованием данных цифровых карт, систем навигации и органов технического зрения.

Продолжая тему электробусов, стоит упомянуть и о российской премьере **Volgabus «СитиРитм-12 Е»**. Эту машину отличает наличие глубокой ночной зарядки, которая осуществляется за 4 часа. Батареи — литийионные с отдачей 300 кВтч. Этого количества хватает на 300 км пробега с полной загрузкой и включенной системой кондиционирования (без кондиционера — до 380–400 км). В машине нашли применение инновационные технологии энергосбережения, режим рекуперации, двигатели, интегрированные в задний мост, низкий пол, LED-освещение, композиционные материалы в отделке для снижения собственной массы, электрический тепловый насос.

Кстати, электробусы прошли испытания в 12 регионах, общий пробег составил более 200 тыс. км. В настоящее время 10 электробусов готовы по контракту отправиться в Питер.

Не уходя далеко от темы электробусов, отметим разработку компании «**ПК Транспортные системы**». У машины два тяговых аккумулятора: второстепенная батарея располагается на крыше электробуса и допускает пробег 50 км. А вот основная находится... в прицепе! Прицепы эти сменные, и электробусу нет необходимости стоять на зарядке. Сами же батареи подзаряжаются за 4–6 часов в зависимости от напряжения и силы тока, а также типа



зарядного устройства. Машина предназначена для городских и пригородных маршрутов. Запас хода — до 200 км. Основная идея — просторный салон с ровным полом на 29 посадочных мест при общей вместимости 85 пассажиров. На выставке был представлен первый образец. Машина пока не сертифицирована и не имеет ОТТС. Испытаниями и наработкой на отказ займются сами разработчики, а выход новинки запланирован на конец будущего года. Мощность предприятия будет рассчитана на выпуск 100 электробусов в год.

Хочется отметить только, что идея со сменными прицепами-аккумуляторами не нова. В 60–70-х годах прошлого века европейцы

уже испытывали подобную схему, которая в итоге была признана непригодной к использованию.

Совсем в другом ключе можно рассматривать новый сочлененный городской автобус **МАЗ-216**. В первую очередь это отказ от тянущей схемы в пользу толкающей — более свободный салон, больше сидений, дополнительная накопительная площадка с возможностью размещения двух инвалидных кресел, низкий пол.

Такая схема потребовала использования узла сочленения активного типа фирмы Hubner. Это новый тип сочленения, в котором гидроцилиндры поворота размещены внутри. Таким образом, срок службы сочленения хотят довести до срока службы самого автобуса.



После проведения всех сертификационных испытаний и получения ОТТС данный автобус должен будет отправиться на подконтрольные испытания в Питер. С последующим принятием решения о его закупках и поставках. Тестовая эксплуатация должна продлиться полгода с захватом трех сезонов.

Нельзя не упомянуть и о кооперации. Так, одним из приоритетных направлений в автобусостроении является **использование природного газа**. Практически все производители в своей производственной программе имеют такие машины.

Например, компания «**РариТЭК**» объединила свои наработки на поприще газового оборудования с мазовскими автобусными. В итоге получилась линейка автобусов под брендом Lotos.

Модельный ряд автобусов Lotos-105 для городских и междугородних перевозок использует в качестве топлива как сжиженный, так и компримированный природный газ. Производитель предлагает широкий выбор решений по интерьеру и салону вместимостью до 76 пассажиров. В качестве силового агрегата для автобуса Lotos-105 используется газовый двигатель Yuchai мощностью 260 л. с., отвечающий нормам Евро-5. Двигатель имеет минимальный расход топлива и способен обеспечить до 800 км пробега без дозаправки.

Свое направление в кооперации видят на **МЗКТ**. Взяв производство автобусов «Неман» под свое крыло, здесь продолжили создание линейки автобусов на длиннобазном шасси Iveco Daily с двигателем Евро-5. К туристическому автобусу на 28 мест добавилась городская машина на 20 посадочных мест при полной вместимости





44 человека. На выставке были представлены оба образца, причем с новыми масками.

Зарубежная часть выставки оказалась сиротской. Главными действующими лицами стали игроки, которые уже давно закрепились на российском рынке и обросли своей клиентурой, несмотря ни на какие ограничения. Да и о каких ограничениях может идти речь, когда нет полноценного отечественного ни междугородного, ни тем более туристического автобуса. Кроме того, перевозчики при нехватке средств по-прежнему отдают предпочтение подержанной импортной технике, а не новой отечественной.

Вот и на выставке как бы особняком стояли **MAN** с Neoplan и целая когорта китайских брендов: Higer, Yutong, King Long. Португальская кузовостроительная фирма CaetanoBus со своим шасси и турецкий завсегдатай Anadolu Isuzu никакой погоды на выставке не делали, да, собственно, и не могли делать.

Если кратко, то в этом году «MAN Трак энд Бас РУС» впервые про-

демонстрировал в России автобус Neoplan Tourliner нового поколения и также новый MAN Lion's Coach.

Туристический автобус Neoplan Tourliner L длиной 13913 мм рассчитан на комфортное размещение 59 пассажиров. Объем багажного отсека составляет около 12 куб. м, что гарантирует эффективное

использование автобуса на дальних маршрутах — например, для многодневных туристических поездок. Дизайнерские решения автобуса в стиле Sharp-Cut отмечены множеством наград.

Двухосный MAN Lion's Coach оснащен дизельным двигателем MAN D2676LOH26 (EEV) мощностью 440 л. с. и 12-ступенчатой автоматизированной КП TipMatic с системой MAN EasyStart и интarderом ZF. Благодаря функции SmartShifting переключение передач теперь происходит еще более плавно и быстрее. В помощь водителю предусмотрены многочисленные ассистирующие системы.

В стане **Higer** новинка — модель 6128. Это удлиненная до 12,3 м модификация в отличие от стандартной (12,0 м). Автобус рассчитан на 55 посадочных мест. Есть комплектация на 32 посадочных места с повышенным уровнем комфорта, с расстоянием между

креслами около метра. Такая машина прежде всего востребована корпоративными клиентами и спортивными клубами.

Новый дизайн, полунесущая конструкция и катафорез кузова, зависимая или независимая пневматическая передняя подвеска. В качестве двигателя — Cummins Евро-5 вкуче с коробкой передач Eaton FastGear и ретардером Telma. В салоне ровный пол. При высоте автобуса 3,83 м объем багажных отсеков составляет 10,5 куб. м. В оснащение автобуса входят медиасистемы, индивидуальные блоки пассажира с возможностью подзарядки телефона, в том числе и в спальном отсеке водителя.

На настоящий момент для получения сертификата и ОТТС необходимо наличие системы поддержания курсовой устойчивости и ЭРА-ГЛОНАСС. Все это имеется в наличии.

Компания **Yutong** представила две новинки — туристический T122HDH и междугородний ZK6121HQ.

Перевозчики уже проявили к ним интерес, в частности к ZK6121HQ. Исходя из текущего спроса, в следующем году данная модель вполне может стать одной из самых популярных на рынке. На это будет влиять повышенная вместимость до 65 пассажиров и возросшее качество сборки на заводе Yutong.

Туристический T122HDH, в свою очередь, привлечет техническим оснащением. В комплектации автобуса нашли применение европейские агрегаты: АКП и ДВС Mercedes-Benz, мосты и рулевое управление ZF, большое количество электронных систем.



Airline обновил пускозарядное устройство

Бренд Airline полностью переработал и модифицировал пускозарядное устройство AJS-W-03, которое также может работать в режиме сварочного аппарата.

Обновленное устройство имеет четыре режима работы: 12 В/24 В/36 В/«Сварка». В связи с изменениями конструкции устройства габариты и вес снизились. Добавился режим «36 вольт». Кроме того, устройство оснащено встроенным вольтметром и амперметром.

Обновленное ПЗУ способно также заряжать сборку на 24/36 В из нескольких АКБ. Пусковой ток — 200 А. Максимальный сварочный ток — 200 А. Номинальный сварочный ток при ПВ = 60% — 150 А. Конструкцией предусмотрена регулировка выходного (сварочного, пускового и зарядного) тока.

В комплектацию устройства входят: кабели с зажимом «крокодил» 1 м — 2 шт.; кабель с держателем электрода 1,5 м — 1 шт.; ремень для переноски — 1 шт. Цена обновленного устройства снижена почти вдвое — 18 175 рублей ■



Digma выпустила новый видеореги­стратор

Subini представляет новый регистратор GD-675RU

Компания Subini презентует новый автомобильный видеореги­стратор HD с элементами системы помощи водителю ADAS.

Устройство GD-675RU обладает функциями LDWS, FCWS, а также сверхчувствительным и функциональным сенсором Sony IMX323.

Процессор Mstar позволяет снимать качественное видео в условиях низкой освещенности — оптическая система аппарата Sony представлена объективом, снабженным шестью линзами.

Видео записывается в формате Full HD 1080P 1920x1080 при скорости 30 к/с. Угол обзора — 170 градусов.

При съемке видео во время движения автомобиля устройство фиксирует информацию о характере движения, времени и дате. Видео защищается от стирания в случае ДТП или других непредвиденных обстоятельств ■



Бренд Digma представил новый многофункциональный видеореги­стратор FreeDrive 600-GW DUAL 4K, который записывает видео в формате 4K и оснащается камерой заднего вида.

В видеореги­страторе DIGMA FreeDrive 600-GW DUAL 4K применяется тандем из процессора Novatek NT96660 и CMOS-сенсора OmniVision OV4689 на базе архитектуры OmniBSI-2.

Устройство поддерживает запись 4K-видео со скоростью 24 к/с или видео Full HD (60 к/с). Видеореги­стратор может делать фотографии с разрешением до 12 мегапикселей.

Фокусное расстояние объектива регистратора составляет 3 мм. Углы обзора обладают соотношением сторон 16:9 и составляют 108 градусов по горизонтали и 60 градусов по вертикали.

Регистратор умеет предупреждать пользователя о превышении установленной скорости или о приближении к полицейскому радару. База данных радаров и камер доступна для обновления. Встроенный Wi-Fi-модуль позволяет управлять видеореги­стратором удаленно, через специальное приложение для мобильных устройств на базе Android и iOS ■

Prology предложил новые головные устройства

Компания Prology запустила российские продажи новых головных устройств с экранами высокого разрешения MPN-450, MPV-430 и MPV-400.

К особенностям новых моделей можно отнести широкоформатный сенсорный экран с диагональю 7 дюймов с повышенной контрастностью и с антибликовым покрытием, матрицу экрана с разрешением 1024 на 600 пикселей, встроенный модуль навигации и выносную GPS-антенну для устройства MPN-450.

Также каждый девайс оснащен лицензионным навигационным ПО «Навител Навигатор» с пакетом карт «Содружество»: Россия, Украина, Беларусь, Казахстан, Латвия, Литва, Эстония, Польша, Норвегия, Дания, Швеция, Финляндия (MPN-450).

Модели поддерживают Bluetooth-профили: A2DP и AVRCP — воспроизведение музыки; HSP, HFP — hands-free и синхронизацию с адресной книгой телефона. Есть также поддержка карт памяти microSDXC объемом до 256 Гб и USB флеш-накопителей, а также возможность воспроизведения файлов MP3, MKV, MPEG4, WMA, JPEG и формата FLAC, который обеспечивает качество звучания, аналогичное оригинальному CD-диску ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Pioneer представил флагманскую мультимедийную систему

Компания Pioneer презентовала новое устройство AVH-Z9100BT.

Новинка поддерживает сервисы потокового аудио (например, Spotify) и навигационные приложения с динамическими подсказками о дорожной ситуации. Режим AppRadio Mode+ дает возможность смотреть потоковое видео с YouTube.

Для Android-устройств доступна функция «зеркалирования» (Android Mirroring) — на экране ресивера можно использовать абсолютно все возможности смартфона. Семидюймовый резистивный 24-битный ЖК-дисплей с TrueColor-цветностью и специальным антибликовым покрытием Clear Type поддерживает прокрутку и «мультиач-жесты». В дополнение

есть возможность выбрать оттенок подсветки кнопок управления из 210 тыс. вариантов.

Pioneer AVH-Z9100BT оснащен DVD-приводом, двумя USB-портами, SD-слотом и HDMI-входом. Поддерживаются файловые системы FAT32 и NTFS, считываются почти все возможные видеоформаты, в том числе с разрешением Full HD.

Еще одна особенность новинки от Pioneer — сразу два входа для камер. Это позволяет подключать к устройству камеру заднего вида, а также фронтальную камеру и контролировать обстановку вокруг автомобиля на большом экране ■



ЧЕМПИОНЫ РЕКОМЕНДУЮТ

ПРИВОДЫ CARVILLE RACING

ПРЕДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА НА 30%
ПРЕВЫШАЕТ ШТАТНЫЕ АНАЛОГИ!

Пластиковые пыльники наружных ШРУСов повышенной термостойкости

Усиленные валы с увеличенной нагрузкой на кручение



Дмитрий Воронов,
чемпион России по ралли

ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА И ТЮНИНГА



WWW.CARVILLE.RACING

Airline

Страна производства: Россия
Единственная из купленных образцов канистра, которая оборудована крышкой с защитой от детей: при откручивании пробки необходимо на нее нажать. Канистра имеет оранжевый цвет, на боку есть маркировка о соответствии канистры требованиям ДОПОГ*. На швах удалось найти только пару небольших заусенцев.



405

—₽—

Rexxon

Страна производства: Россия
Эта красная канистра заслуживает звания самой гладкой и аккуратной снаружи среди купленных нами образцов. Пробка не имеет функции защиты от детей.



399

—₽—



599

—₽—

«Мамонт»

Страна производства: Россия
Канистра красного цвета с крышкой без защиты от детей. Сама канистра выполнена аккуратно, присутствуют небольшие наплывы в местах швов и облои на заливном носике.



10-ЛИТРОВЫЕ ПЛАСТИКОВЫЕ КАНИСТРЫ

Соответствие габаритам

Вначале мы измерим габаритные параметры, такие как диаметр ручки и размер окошка под пальцы.

По результатам проведенных замеров можно выделить канистру «Прометей». Она прекрасно подойдет для людей с крупными кистями. Канистра «Мамонт» — самая тяжелая, хотя ее масса и завышена на 10%.

Следующим этапом стал замер количества жидкости, которая помещается в канистру при заливке «под пробку». В канистру заливали воду и взвешивали ее на электронных весах. Зная начальный вес канистры и то, что плотность пресной воды равна 1 кг/л, получаем точный объем воды, поместившийся в канистру.

По результатам взвешивания получились, что разброс при заливке «под пробку» у разных канистр достигает 1,9 литра!

«Мамонт»:
12035 - 705 = 11 330 мл

Shell:
11 530 - 550 = 10 980 мл

Airline:
11 695 - 630 = 11 065 мл

Rexxon:
13 345 - 565 = 12 780 мл

«Прометей»:
12 495 - 635 = 11 860 мл

Скорость слива

Третьим испытанием проводился замер времени, за которое из канистры выльется все ее содержимое через накрученный носик. Так как у канистры «Проме-

тей» отсутствует накручивающийся носик, а в комплекте предлагается обычная воронка для заливки еще дедовским способом, то данный этап для нее пропускается.

Канистра Rexxon показала результат 100 секунд, Shell — 130 секунд, «Мамонт» — 150 секунд, а Airline — 170 секунд. Разброс оказался значительным. Но есть нюанс: у каждой канистры своя конечная емкость, поэтому для объективности данные значения необходимо учитывать в удельном отношении к объему, то есть привести их в вид «литр/минута». В итоге получились следующие результаты:

«Мамонт»: 4,532 л/мин

Shell: 5,068 л/мин

Airline: 3,905 л/мин

Rexxon: 7,668 л/мин

В итоге разница в скорости слива у отдельных образцов достигает двукратных значений, а лидером в этой дисциплине оказывается канистра Rexxon. В чем секрет? Дело в том, что, несмотря на схожий вид, у Rexxon качественно сделан продуманный двухканальный носик: по нижнему каналу вытекает вода, по верхнему в канистру поступает воздух. У канистры Airline, несмотря на самое большое сечение горловины, носик одноканальный, он захлебывается водой и замедляет скорость слива.

Проверка на прочность

Очередным этапом проведения нашего теста стала проверка на прочность, то есть выносливость при падении. Согласно методике ДОПОГ*, канистры должны

Shell

Страна производства: Польша
Самая дорогая и, как ни странно, самая топорная по литью канистра. На швах оставлены такие наплывы, что можно разрезать пальцы. Закрутить пробку до конца мешает большой облой на резьбе. Защитой от детей пробка не оборудована. Заливной носик торчит выступами пластика, также угрожая поранить руки. Маркировка канистры свидетельствует о том, что она соответствует правилам ДОПОГ*. Носик можно накрутить на 5-литровую бутылку из-под воды или омывайки — это удобно.



999

—₽—

«Прометей»

Страна производства: Россия
Это единственная канистра, у которой в комплекте нет накручивающегося на горловину шланга. Вместо него к канистре прикреплена черная воронка с гибким носиком. Претензий по качеству поверхности нет — швы гладкие, без заусенцев. Изготовитель не оставил о себе необходимой информации, подтверждения прохождения проверки ДОПОГ* также нет.

340

—₽—

«Мамонт» • Shell • Rexxon • Airline • «Прометей»



Илья Шельменкин

Топливная канистра — незаменимая вещь для автовладельца, особенно если он регулярно отправляется в дальнюю дорогу. Да, за последние несколько лет на дорожной сети России выстроена неплохая инфраструктура, однако мест, где можно оказаться вдали от цивилизации, еще полным-полно. Остаться с пустым баком можно даже на новой платной трассе М11, где еще не успели построить АЗС. В таких случаях помогут лишнее 10 литров топлива, прибереженные в багажнике на черный день. А вот в чем их лучше хранить? Попробуем разобраться.

Итак, нами было закуплено пять канистр емкостью 10 литров и стоимостью от трехсот до тысячи рублей.

* ДОПОГ — Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов. Основной регламент для проведения тестов, в том числе топливных канистр.



быть заполнены на 98% от максимальной вместимости, затем канистра с ее содержимым должна быть заморожена до -18°C , после чего тару диагонально роняют на испытательную площадку с заданной высотой. Высота нормируется исходя из класса опасности вещества, для которого предназначена тара. Бензин относится ко II классу, для него высота составляет 120 см.

После заливки и закручивания крышек появилось замечание к канистре «Мамонт»: ее пластиковый шнурок-держатель отпадает от крышки. А лидер по скорости слива Rexxon при закрученной крышке пропускает струю из-под крышки из-за облоя на торцевой поверхности, к которой и должна прижиматься пробка. То есть при

малейшем наклоне канистры ее содержимое вытекает. Пришлось вручную убрать облой, чтобы канистра смогла продолжить испытания.

В качестве наполняющей жидкости для проверки канистр на падение мы использовали зимнюю «омывайку».

По результатам теста на падение замороженных канистр из дальнейших испытаний выбыла канистра торговой марки «Мамонт». Сама она выдержала, но при падении вылетело дно закручивающейся крышки. Airline и Shell остались без повреждений, у обеих канистр не произошло даже незначительного допустимого проникновения жидкости через затвор в момент удара о площадку при ударе в момент сохранения даль-

	«Мамонт»	Shell	Airline	Rexxon	«Прометей»
сечение рукоятки. ширина x толщина, мм	38x28,5	31x22,5	29x19,5	31x25	34x26,5
проем под ручкой (место под пальцы), ширина x высота, мм	113x30	88x25	81x28	105x26	105x40
внутренний диаметр горловины, мм	33	29	34	29	28
габаритные размеры, мм	308x300x190	316x322x160	331x298x165	333x321x156	315x325x173
вес заявленный/фактический, грамм	780/705	—/550	630/630	—/565	—/635

нейшей герметичности. У Rexxon смялся угол, в котором появилась течь. А канистра производства «Прометей» при падении разошлась по шву под ручкой.

Проверка давлением

Последним испытанием стала проверка на внутреннее давление. Заполненная канистра опускалась в емкость с водой температурой +55 °С. После чего через специально сделанные в крышке клапаны создавалось избыточное давление в 1 атм.

При проверке канистра Shell начала принимать круглую форму, однако протечек и грыж так и не появилось. После сброса давления канистра вернулась к прежней «фигуре». Канистра Airline уже при давлении 0,5 атм начала пропускать под горловиной — следствие удара при падении, после которого все-таки образовалась микротрещина, которая разошлась под нагревом и давлением.

Каков итог?

Shell

Несомненный победитель в нашем тесте. Легко переживет и падение зимой, и нагрев летом, но стоимость от полутора до трех раз превышает стоимость конкурентов. К тому же за такие деньги хочется получить более аккуратно сделанный товар — перед использованием придется счищать



и срезать облой почти со всей канистры. Однако, как ни крути, это единственный образец, который выдержал весь цикл испытаний.

Airline

У канистры хорошее сочетание цены и качества. Единственным минусом является самое долгое выливание жидкости из-за однока-

нального носика. При падении полной канистры она может получить скрытые повреждения, которые вскроются только при сильном нагреве и повышенном давлении.

Rexxon

Несомненным преимуществом данной канистры является продуманный двухканальный патрубок

для слива жидкости. Эта канистра оказалась и самой прожорливой: под пробку можно залить почти на треть (!) больше заявленного номинала. Но из-за облоя на торцевой поверхности горловины, по которой происходит уплотнение пробки, возможна протечка. Так что потребуются доработка, а при падении канистры на угол она может начать понемногу протекать.

«Мамонт»

Самая тяжелая канистра, которая боится падения, особенно на морозе — сломается крышка. Заявленные показатели не соответствуют реальности. Принимая во внимание качество канистры, явно завышена и ее стоимость.

«Прометей»

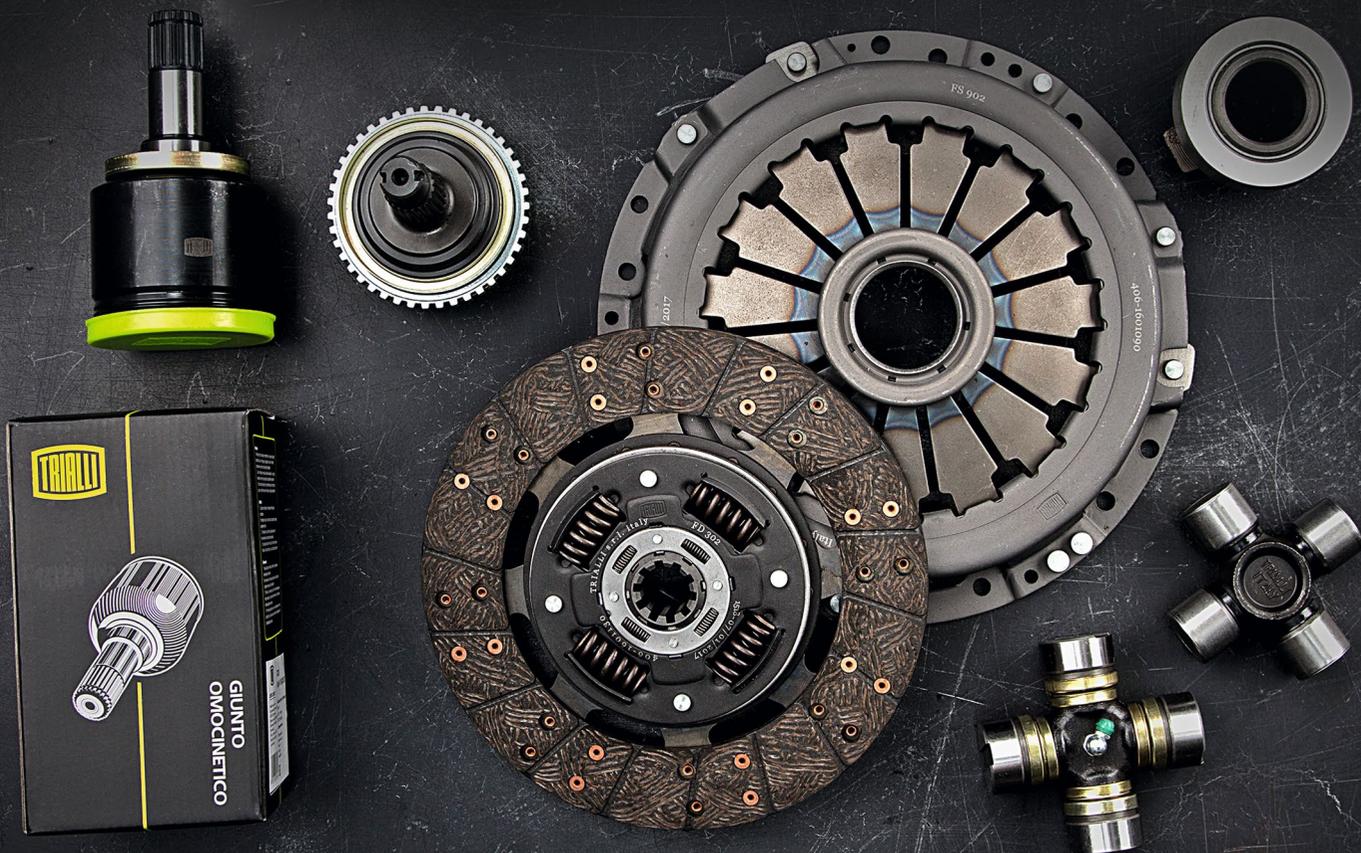
Самая дешевая канистра с самым большим отверстием под ручкой, что удобно. Но увы, боится и мороза, и падений: расходится по шву, заливая все вокруг.





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



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ

АМОРТИЗАТОРЫ TRIALLI



100% контроль
качества

Исключает брак полностью



Специальное масло
высокой степени
очистки



Высокая химическая
и термическая
стойкость



Газовый подпор
низкого давления*

*Применяется только в амортизаторах
Linea SUPERIORE



Многокромочное
сальниковое
уплотнение



Автоматическая
сборка поршня



Многоуровневая
система обработки
штока

Больше информации о деталях на сайте WWW.TRIALLI.RU