



декабрь 2018 • #70

Движок

про автомобили в деталях

«Американцы»

в российской
глубинке



новые
Jeep
Wrangler
и Jeep
Cherokee

26

Выбираем
лучших



12



18



8

Тест новых
зимних шин
Continental



54

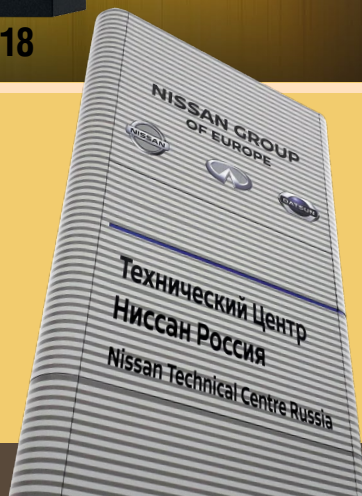
ШИНЫ VS
«ЛИПУЧКИ»



14

Технический центр
Nissan Россия

Как адаптируют
и локализируют
Qashqai и X-Trail



44

Официальный дилер
против FIT Service

Ремонтируем
редакционный
Renault Symbol

50

Из чего сделан
Skoda Kodiaq

Изучаем производство
амортизаторов Monroe



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.

НАШИ ПУСКО-ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА ЗАВОДЯТ ЛЮБОГО



- Зарядка батареи + запуск двигателя от 220 вольт.
- Для легкового и грузового автотранспорта 12/24 вольт.
- Встроенный амперметр.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU

Итоги
2018 года

Вот и закончился еще один непростой год жизни. Хотя трудно сказать, который из прожитых был простым. На планете кипят нешуточные геополитические страсти, которые до автомобильного мира в России доносятся пока лишь финансовыми отголосками, управленческими обрывками и общим информационным шумом.

Если говорить о продажах, то наш авторынок с медленным, но уверенным ростом выходит на показатели... 2010 года. Оправляться от жесточайшего обвала 2014–2015 годов такими темпами мы будем еще не менее пяти лет — и это только возвращение к докризисным показателям лучшего 2012 года.

Что это означает? При сохранении нынешнего темпа развития экономики на уровне статистической погрешности и номинального, то есть никакого, роста благосостояния населения все большую роль будет играть продукция АвтоВАЗа — самая дешевая на рынке. Собственно, так оно и происходит: Lada находится на недостижимом для конкурентов уровне, а самая современная модель производителя, Vesta, по темпам роста второе опережает рынок.

Иностранные автопроизводители, а следовательно, и их дилеры окончательно разделились на две неравные группы: те, кто входит в топ-10, и все остальные. За АвтоВАЗом колонной выстроились Kia, Hyundai, Renault, Toyota, Volkswagen, Skoda, Nissan, Ford и Mitsubishi — вкупе они продают больше, чем все остальные бренды, вместе взятые. А если из общих чисел вычесть еще

Затишье.
Вопрос: перед чем?

результат АвтоВАЗа и брендов премиум-класса, становится не совсем понятно, зачем многие из автопроизводителей вообще присутствуют на отечественном рынке. Никак пока не оправдывается и нашествие «китайцев»: лучшим по итогам 2018 года снова становится Lifan, оказавшийся на границе второго и третьего десятка брендов, да и то с отрицательной динамикой.

Если говорить в целом, то автомобильный мир в России застыл. Ничего плохого вроде больше не происходит: несмотря на санкции, американские и британские

сервисных станций и увеличение оборотов компаний, занимающихся автокомпонентами.

Дилеры не скрывают, что авто-сервис и отдел trade-in — главные источники прибыли. Официальные площадки уже давно не брезгуют перепродажей даже ржавых «Жигулей», на которых можно заработать хотя бы пять тысяч рублей. А сервисные станции делают клиентам беспрецедентные предложения на обслуживание, только чтобы те не ушли к гаражным СТО.

Последние, в свою очередь, все чаще выбирают формат сетевого федерального объединения под единым брендом на основе франчайзинга. Таким со стороны клиентов больше доверия — так они больше становятся похожи на дилерские сервисы с их стандартами качества и обслуживания.

Сыграла ставка большинства компонентов брендов на уход в лоу-кост. Это не только выпуск «бюджетных» линеек запчастей известных мировых брендов, но и выпуск этими брендами своей продукции для «бюджетных» автомобилей. Удивить тормозами Brembo и подвеской Monroe сегодня может даже десятилетний Renault Logan.

Неопределенность — главная проблема развития автобизнеса (да и всей экономики) на ближайшее время. Увы, необоснованные и спорные реформы экономического блока правительства России и нарастающее внешнее давление никак не способствуют улучшению ситуации. Почти все игроки российского авторынка перешли в режим ожидания и живут сегодняшним днем. К чему это все приведет, как говорится, будем посмотреть... А пока работаем дальше. С Новым годом!



автобренды уходить из России не собираются, более или менее сносно был проведен Московский международный автосалон, где за внимание потенциальных покупателей сражались АвтоВАЗ, Renault и вся грядка китайских компаний, потихонечку ползут вверх продажи, а дилеры предлагают интересные акции.

С другой стороны, общее печальное финансовое положение населения и неизвестность завтрашнего дня, а также безостановочный рост цен по-прежнему сохраняют главный тренд автобизнеса — уход покупателей на вторичный рынок, рост числа

СТАРТ
ВОЛЬТ

НАДЁЖНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ СТАРТЕРЫ

Производство и поставки деталей автомобильного
электрооборудования в России и СНГ



Гарантия - 2 года

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

Полная аутентичность оригинальным изделиям по выходным характеристикам
и посадочным размерам

Современное производство, 100%-й пооперационный контроль

Официальный поставщик ПАО «КАМАЗ»

TecDoc
CERTIFIED DATA SUPPLIER

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

Подробная информация на сайте:

WWW.STARTVOLT.COM

В России выбрали лучшего автомеханика 2018 года

8



Исправленному верить!

Тест-драйв обновленного
Nissan X-Trail

22



D



44

Официальный дилер против FIT Service

Ремонтируем редакционный
Renault Symbol

50

Из чего сделан Skoda Kodiaq

Изучаем производство
амортизаторов Monroe



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **В России выбрали лучшего автомеханика 2018 года**
- 10 **«Наша задача — стать первыми в РФ»**
Total открыл завод в Калужской области
- 12 **МАК-2018**
Лучшие из лучших в мире автокомпонентов
- 14 **Технический центр Nissan Россия**
Как адаптируют и локализуют Qashqai и X-Trail
- 18 **Премия «Золотой ключ»**
Выбраны лучшие СТО 2018 года

Автомобили

- 20 **Новости**
- 22 **Исправленному верить!**
Тест-драйв обновленного Nissan X-Trail
- 26 **«Американцы» в российской глубинке**
Тест-драйв новых Jeep Wrangler и Jeep Cherokee

Автокомпоненты

- 32 **Новости**
- 36 **Automechanika Frankfurt 2018**
Что показали на главной мировой выставке автокомпонентов. Часть 3
- 40 **Из чего сделан Skoda Kodiaq: светодиодная оптика Hella**
Исследуем технологии на родине бренда в Германии
- 44 **Официальный дилер против FIT Service**
Ремонтируем редакционный Renault Symbol
- 50 **Из чего сделан Skoda Kodiaq**
Изучаем производство амортизаторов Monroe
- 54 **Шипы против «липучек»**
Что лучше в межсезонье? Тест новых зимних шин Continental

Автоаксессуары

- 58 **Новости**

Автоспорт

- 60 **Новости**

Автодосуг

- 62 **Все достопримечательности трассы Р21 Санкт-Петербург — Петрозаводск**
Изучаем вместе с Subaru XV
- 64 **150 патентов за 80 лет**
Вспоминаем историю бренда Cibie



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

Chery возобновил импорт кроссоверов Tiggo 3



В России стали доступны в продаже кроссоверы Chery Tiggo 3, произведенные на заводе компании в Китае.

Автомобили китайской сборки можно купить в России в комплектациях Comfort MT, Luxury Plus MT и Luxury Plus CVT, сообщает пресс-служба российского представительства марки.

Первая партия кроссоверов Tiggo 3, произведенных в Поднебесной, поступила в Россию 10 декабря. Розничная цена таких машин останется на уровне автомобилей российского производства, продажи которых компания вынуждена была приостановить по предписанию Росстандарта.

В середине ноября Росстандарт направил в адрес АО «Чери Автомобили Рус», представляющего марку Chery в России, обязательные к исполнению предписания о приостановке реализации модели Tiggo 3 и устранении нарушений.

В Chery объявили о том, что приостановят реализацию кроссоверов Tiggo 3 с механической коробкой передач 2018 года выпуска до устранения претензий и согласуют с Росстандартом программу мероприятий по устранению неполадок, выявленных ведомством в ходе испытаний автомобиля.

Когда этот номер журнала готовился к печати, стало известно, что Росстандарт отменил требование о приостановке реализации в России кроссоверов Chery Tiggo 3. Как сообщили «Движку» в пресс-службе АО «Чери Автомобили Рус», кроссоверы Tiggo 3 российской сборки, запрет на продажу которых ранее вводил Росстандарт, будут доступны покупателям одновременно с автомобилями китайского производства ■

Nissan выпустил в Петербурге 350-тысячный автомобиль

С конвейера завода Nissan, расположенного в промзоне «Каменка» под Санкт-Петербургом, сошел 350-тысячный автомобиль.

«Юбилейным», как сообщает пресс-служба российского представительства японской компании, стал обновленный кроссовер X-Trail оранжевого цвета в комплектации LE Yandex. Под капотом «юбилейного» Nissan петербургского производства установлен бензиновый мотор объемом 2,5 литра мощностью 171 л. с. с вариатором X-Tronic CVT.

Комплектация LE Yandex включает, помимо всего прочего, мультимедийную систему с 8-дюймовым сенсорным дисплеем и предустановленными сервисами «Яндекс.Авто», а также полный пакет «зимних» опций (обогрев руля, сидений спереди и сзади, зеркал и лобового стекла).

«В октябре 2017 года завод отметил выпуск 300-тысячного автомобиля, и сегодня, почти через год, мы выпустили уже 350 тыс. машин, — отметил генеральный директор завода Nissan Игорь Бойцов. — Это значит, что производство выходит на рекордный в своей истории ежегодный объем в 50 тыс. автомобилей».

Производство автомобилей Nissan стартовало в Петербурге в 2009 году. Сегодня в производственной линейке завода такие модели, как X-Trail, Qashqai и Murano. За 11 месяцев 2018 года завод Nissan в городе на Неве произвел в общей сложности 51 497 автомобилей — на 27% больше, чем за аналогичный период 2017 года ■



АвтоВАЗ отзывает в России автомобили трех семейств



Росстандарт согласовал представленную ПАО «АвтоВАЗ» программу отзыва с российского рынка автомобилей Lada семейств Kalina, Granta и Priora.

Всего, как сообщает пресс-служба ведомства, под отзыв попадают 1716 автомобилей, проданных в нашей стране с апреля 2018 года по настоящее время.

Кампания объявлена по причине выявленного несоответствия комплектации рулевого колеса

и модуля водительской подушки безопасности.

В рамках отзыва российские дилеры АвтоВАЗа проверяют маркировку изделий на «проблемных» автомобилях, сочетаемость модуля подушки безопасности водителя и рулевого колеса, состояние каркаса рулевого колеса и при необходимости заменяют рулевое колесо. Все работы будут выполнены бесплатно для автовладельцев.

Проверить, подпадает ли под отзыв тот или иной автомобиль, можно на сайте Росстандарта, сверившись с перечнем соответствующих VIN-кодов в приложении к сообщению ведомства ■

Карлосу Гону грозит длительный тюремный срок

Глава концерна Renault-Nissan Карлос Гон, арестованный в Японии по обвинению в финансовых махинациях, может оказаться в тюрьме на срок 10 лет.

Как сообщает японское информационное агентство Kyodo, г-ну Гон придется также выплатить штраф в размере до 10 млн иен (без малого 89 тыс. долларов). По информации агентства, руководство Nissan заключило со следствием соглашение о признании вины и дало гарантии «полного сотрудничества с прокуратурой».

Как утверждает следствие, глава Renault-Nissan задекларировал для уплаты налогов сумму, примерно в половину меньшую той, что в реальности получил от японского производителя в качестве вознаграждения (10 млрд иен). Кроме того, как сообщает Kyodo, Гон также бесплатно пользовался элитной недвижимостью в ряде стран, купленной и обслуживавшейся за счет компании Nissan. Прокуратура Токио считает, что данные привилегии г-н Гон также должен был задекларировать.

Вместе с Карлосом Гоном был арестован член совета директоров Nissan Грег Келли, который,

как предполагает следствие, помогал боссу Renault-Nissan в его махинациях.

Карлос Гон между тем сообщил следственным органам, что не имел намерений занижать в финансовых документах размер своего вознаграждения и отрицает обвинения в махинациях. Грег Келли, в свою очередь, заявил японской вещательной корпорации NHK, что компенсация опальному гендиректору Nissan «согласовывалась с другими руководителями компании» и выплачивалась «надлежащим образом».

Гон и Келли, напомним, были уволены из Nissan сразу после того, как стало известно об обвинениях в их адрес в финансовых махинациях, в то время как компания Renault заявила, что Карлос Гон останется ее генеральным директором как минимум до окончания расследования и выяснения всех обстоятельств дела ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Zekkert подвел итоги семинаров 2018 года

Компания Zekkert отчиталась о серии технических семинаров, проведенных в течение 2018 года.

Мероприятия, как сообщает пресс-служба компании, были рассчитаны на владельцев и сотрудников магазинов запчастей и СТО.

Семинары проводились в Северо-Западной, Центральной и Южной России — в таких городах, как Краснодар, Сочи, Севастополь, Симферополь, Петрозаводск, Москва, Белгород. В каждом из них, как отмечает компания, собирались полные залы, кроме того, были получены заявки на дальнейшие мероприятия.

В общей сложности семинары посетили около четырех сотен гостей из Краснодара, Сочи, Севастополя, Симферополя, Петрозаводска, Костомукши, Питкяранты, Кондопоги, Медвежьегорска, Вологды, Мурманска, Белгорода, Старого Оскола, Воронежа, Курска и Москвы. Программа семинаров включала такие вопросы, как информация о компании, тормозные колодки и диски, фильтры, амортизаторы, ШРУСы, клиентская поддержка.

В качестве спикеров в рамках семинаров выступали эксперты с многолетним опытом в сфере автокомпонентов: глава российского представительства Zekkert GmbH Катерина Семёнова и технический директор Сергей Клейменов ■

Tenneco приобретет Öhlins

Компания Tenneco объявила о подписании финального соглашения о приобретении шведского производителя систем подвески Öhlins Racing A.B.

Ранее, как уточняют в Tenneco Inc., обе компании сотрудничали на протяжении двадцати лет и создали совместными усилиями так называемую «интеллектуальную» подвеску.

В Tenneco рассчитывают, что новый актив позволит компании «ускорить разработку и вывод на рынок высокотехнологичных компонентов подвески, предназначенных для автопроизводителей».

Кроме того, фирменная линейка Tenneco пополнится премиум-продуктами Öhlins, предназначенными как для поставки на конвейеры, так и для независимого рынка автокомпонентов, а также решениями для автоспорта.

Завершить сделку стороны планируют в первом квартале 2019 года — после ее одобрения регуляторами и акционерами и выполнения прочих формальных процедур. Сумма сделки оценивается примерно в 160 млн долларов. Основатель шведской компании Кент Йолин останется в результате ее совершения миноритарием Öhlins и партнером Tenneco ■



Открытый Чемпионат
«ЛУЧШИЙ
АВТОМЕХАНИК РФ
— 2018»



Виктор Гаврик,
механик сервисной сети «ЕвроАвто»,
Санкт-Петербург

В Москве 16 ноября 2018 года состоялся финал уже международного конкурса «Лучший автомеханик РФ», организованного инжиниринговым центром Smart. В открытом чемпионате приняли участие 812 механиков с разных СТО, причем не только России, но и Беларуси, Украины, Молдовы, Армении, Казахстана, Узбекистана и других стран. Корреспонденты журнала «Движок» вместе с судьями и членами жюри своими глазами увидели, как выбирали победителя.



В России выбрали лучшего АВТОМЕХАНИКА 2018 ГОДА



Илья Огородников

Напомним, что конкурс «Лучший автомеханик РФ» проводится не первый год. Инжиниринговый центр Smart совместно с мировыми производителями компонентов и ведущими независимыми сервисными станциями постоянно совершенствует соревнование,



которое в 2018 году получило массу изменений, положительно сказавшихся на объективности конкурса.

Как и прежде, чемпионат состоит из двух основных частей: отборочных туров и финала. Отборочная сетка проходит дистанционно в виде ответов на предложенные организаторами видеозадания, в которых механики при ремонте автомобилей нарочно допускают ошибки. Необходимо было найти эти ошибки и предложить правильную последовательность ремонта.

В итоге из всех принявших участие в конкурсе было отобрано 100 финалистов, чьи ответы оказались наиболее точными и полными, — именно они и собрались в Москве для участия в финальном этапе. Этой части чемпионата коснулись наиболее заметные изменения.



Павел Ключин, руководитель инженерингового центра Smart, и Алексей Сигаицев, руководитель отдела по работе с автомобильными центрами и старший технический тренер Smart, в очередной раз выступили основными ведущими конкурса



продиагностировать случайно доставшийся автомобиль, выявив все неисправности.

Задача троекратно усложнялась тем, что в обычных условиях по регламенту на эту процедуру отводится полтора часа. Финалистам же было дано двадцать минут и еще пять — на ответ на дополнительный вопрос. Понятно, что предложенные автомобили перед конкурсом были полностью отдефектованы, так что судьям оставалось лишь сравнить результаты конкурсантов.

Пока в сервисном зале кипели нешуточные страсти, в торжествен-

ном проходили выступления партнеров мероприятия, в частности, свои инновационные продукты и технологии представляли мировые компонентные бренды, и в первую очередь компания Castrol, главный спонсор конкурса. Кроме того, выступили и представители компаний Gates, KYB, Brembo, Dolz, Mann-Filter и Colorstat, давних друзей инженерингового центра Smart.

Как и раньше, финал состоял из двух частей — теоретической и практической, причем последняя помимо основного задания включала и очень сложный бонусный вопрос, ответ на который добавлял шансов на победу.

С учетом критики предыдущего года, когда теоретическая часть финала была сделана в устной форме и подошла далеко не всем конкурсантам, в нынешнем году ее провели в виде полуоткрытого теста, где были предложены вопросы и варианты ответов, которых могло быть любое количество. В результате были определены 12 суперфиналистов, которые прямо со сцены отправились в действующий сервисный центр, где им предстояло продемонстрировать свой профессионализм.

Опять же в отличие от предыдущего года, когда механики выполняли серию стендовых заданий, в этот раз им были предоставлены настоящие клиентские автомобили: универсал, кроссовер и рамный внедорожник. Задача, на первый взгляд, была простая —

Судьями суперфинала выступили специалисты инженерингового центра Smart и — впервые — технические эксперты сети официальных дилерских центров ГК «РОЛЬФ». Организаторы конкурса «Лучший механик года» сейчас прорабатывают возможность участия в соревновании дилерских сервисных сетей



Судьями суперфинала выступили специалисты инженерингового центра Smart и — впервые — технические эксперты сети официальных дилерских центров ГК «РОЛЬФ». Организаторы конкурса «Лучший механик года» сейчас прорабатывают возможность участия в соревновании дилерских сервисных сетей

Итогом насыщенного дня стало торжественное награждение победителей ценными призами. Третье место и бронзовая медаль достались прошлогоднему победителю конкурса Александру Зубене, который выступает как независимый механик. Ему были вручены смартфон Samsung S8, сертификат на 50 000 рублей на обучение в центре Smart, модуль беспроводной зарядки и подарки от партнеров.

Второе место завоевал Сергей Пименов из Москвы, мастер кузовного цеха СТО ABCauto. Он получил те же призы, только смартфон — Samsung S9.

Победителем конкурса и лучшим механиком России в 2018 году стал Виктор Гаврик из Санкт-Петербурга, механик сервисной сети «ЕвроАвто». Он выиграл поездку на двоих во Францию и получил подарки от партнеров. Всего в этот день были отмечены и награждены 22 финалиста заочного и очного туров соревнования.



Smart Castrol KYB DOLZ Colorstat MANN-FILTER Brembo

АНКЕТА участника полуфинала. Просим писать разборчиво!

Ф.И.О. полностью: _____ Город: _____

Название компании / независимый механик: _____ Телефон: _____

Эл. почта: _____

№ вопроса	Вариант ответа, который Вы считаете правильным											
	a	b	c	d	e	f	a	b	c	d	e	f
1.												



ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ
ЗАВОДА TOTAL ВОСТОК
15 ОКТЯБРЯ 2018

OPENING CEREMONY OF TOTAL VOSTOK
BLUING PLANT / OCTOBER 15, 2018

Total
открыл завод
в Калужской
области

„ Наша задача — стать первыми в РФ



Вадим Аскарлов

Место для нового высокотехнологичного завода по производству и смешиванию моторных масел и смазочных материалов было выбрано не случайно. Калужская область для компании — стратегически один из наиболее привлекательных регионов в России. Торжественная церемония открытия со-

Несмотря на обилие самых разных типов смазочных материалов мировых брендов, в России свою продукцию из них почти никто не производит. Однако определенные протекционистские меры государства подвигают производителей заниматься вопросом локализации. Один из них — мировой бренд Total, который пару лет назад начал строительство завода в поселке Ворсино Калужской области. 15 октября предприятие торжественно приступило к работе в присутствии высокопоставленных гостей и высшего руководства французского концерна.

стоялась в присутствии Анатолия Артамонова, губернатора Калужской области, и Патрика Пуянне, президента и председателя совета директоров концерна Total.

Общая сумма инвестиций составила 50 млн долларов. Производственная мощность предприятия — 40 тыс. тонн автомобильных и промышленных смазочных материалов в год с возможностью увеличения до 70 тыс. тонн в год.

«Наше активное участие в СПГ-проектах в Арктике показывает, что для концерна

Total Россия стала стратегически важной страной. Помимо деятельности в области добычи углеводородов мы рассматриваем российский рынок как один из самых приоритетных и растущих рынков для нашего подразделения „Маркетинг и Сервис“, а также продуктов нефтепереработки, в особенности смазочных материалов», — сказал Патрик Пуянне.

Кроме того, в 2018 году «Тотал Восток» празднует 10-летний юбилей работы в России. С запуском своего производственного подразделения структура Total «Маркетинг и Сервис» в России планирует стать одним из лидеров российского рынка в сегменте премиальных автомобильных и промышленных смазочных материалов, а также



крупным игроком среди локальных конкурентов.

Новый завод будет самостоятельно производить весь ассортимент продукции марок Total и ELF, а именно: Total Quartz для легкового транспорта, Total Rubia для коммерческого транспорта, полный ассортимент промышленных масел, линейку смазочных материалов Fuel Economy, позволяющую существенно снижать расход топлива как грузового и легкового транспорта, так и специальной внедорожной техники.

Помимо российского рынка компания также планирует поставку продуктов в страны Центральной Азии и Республику Беларусь. С началом локального производства компании-потребители в регионе получают ряд преимуществ в виде снижения зависимости от импорта, значительного сокращения сроков производства и доставки, оптимизации логистических затрат и издержек на хранение готовой продукции.

После торжественного открытия предприятия на вопросы журналистов ответили генеральный директор «Тотал Восток» Фабьен Вуазен и президент подразделения Total «Маркетинг и Сервис», член исполнительного комитета Total Момар Нгер.

❗ В каком соотношении будет осуществляться экспорт в страны России и СНГ?

— Российский рынок оценивается где-то в полтора миллиона тонн. Это пятый по объему рынок в мире, поэтому мы рассматриваем его как основной в этом регионе. Также будут осуществляться поставки продукции в Белоруссию,



Казахстан, Кыргызстан и Азербайджан. Возможно, в дальнейшем мы сможем экспортировать нашу продукцию и в Скандинавию. У нас есть предприятие в Румынии, которое работает на предельных мощностях, поэтому все страны, которые находятся к Востоку от Румынии, для нас являются важными рынками поставок.

❗ Как повлияет на работу завода «налоговый маневр»?

— Мы следим за развитием событий, и пока что это нас не особо затрагивает. Негативных последствий мы отметить не можем. Российский рынок — один из самых

больших, и экспорт является лишь его частью. В случае если экспорт станет невыгоден, объемов россий-



ского рынка хватит для того, чтобы обеспечить завод работой.

❗ Россия является крупнейшим импортером базовых масел. Какие компоненты вы планируете использовать на заводе и не планируется ли сотрудничество с российскими производителями базовых масел?

— На данный момент мы закупает 40% базовых масел у российских производителей и, соответственно, 60% — у иностранных. Мы надеемся увеличивать долю продукта российских производителей. Цель локализации предприятия — использовать именно внутренние ресурсы.

❗ В Европе, по прогнозам, к 2021 году сократится доля продаж масел. С чем вы связываете такие предположения?

— Европа — большой регион. В ее западной части промышленности становится все меньше, а экономика начинает переходить к сфере услуг. К тому же, когда вы уже достигли определенного уровня, расти дальше становится сложнее. Однако в Восточной Европе есть перспективы для роста. Например, на российском рынке мы продаем около 55 тыс. тонн, что является четвертым результатом. Наша задача — стать первыми, и для ее реализации мы сейчас создаем в России собственную команду, чтобы у нас были свои люди, которые будут работать сами, а не через дистрибьюторов.





МАК-2018

Лучшие из
лучших в мире
автокомпонентов

В Москве состоялось вручение премии «Мировые Автомобильные Компоненты — 2018», в ходе которой обычные потребители и эксперты в области автоиндустрии выбирали лучших представителей в каждой из номинаций. За звание «лучших из лучших» боролись 230 брендов, а в голосовании, как заявили организаторы, приняли участие больше 25 тыс. человек.

В этом году церемония прошла под знаком искусства, ведь каждая компания создает на своем производстве маленький шедевр. Единственным отличием от арт-объекта в классическом понимании становятся практичность и функциональность экспоната для автоиндустрии.

В голосовании принимали участие интернет-пользователи, специалисты сервисных станций, автомагазинов, представители компаний — дистрибьюторов автокомпонентов, эксперты автомобильной отрасли и автолюбители. На голосование были представлены 230 брендов (включая 30 новых марок) из 25 стран мира.

Для кого-то, вроде непререкаемых авторитетов в области производства автокомпонентов, получение награды стало уже чем-то привычным и традиционным. Однако в 2018 году победителями номинаций оказались и те компании, представители которых впервые поднялись на сцену за заслуженной наградой.



В этом году список победителей номинаций сложился таким образом:

- «Автолампы года» — Osram
- «Аккумулятор года» — Exide
- «Амортизаторы года» — KYB (выбор потребителя) **3**
- «Амортизатор года» — Monroe (выбор экспертов)
- «Детали двигателя» — Kolbenschmidt **4**
- «Бренд года — детали подвески и рулевого управления» — CTR
- «Приводные ремни года» — Gates (выбор потребителя)
- «Приводные ремни года» — ContiTech (выбор экспертов)
- «Радиатор года» — Nissens (выбор экспертов)
- «Радиатор года» — Denso (выбор потребителя)
- «Сцепление года» — LuK
- «Тормозные колодки года» — Ferodo
- «Тормозные диски года» — Brembo **6**
- «Фары головного освещения» — Hella **1**
- «Фильтр года» — Fram (выбор экспертов)
- «Фильтр года» — Mann-Filter (выбор потребителя) **2**
- «Фильтр года. Отечественный производитель» — Ливны
- «Щетки стеклоочистителя года» — alca (выбор экспертов) **5**
- «Щетки стеклоочистителя года» — Valeo (выбор потребителя)
- «Бренд года в сегменте Спецавтожидкости» — CoolStream
- «Иновация года» — Mahle U-flex
- «Корейский бренд года» — Parts-Mall
- «За вклад в развитие автокомпонентной отрасли» — Corteco
- «Динамичное развитие бренда в России» — Blitz, Haft, Fixar, Green Filter, Torr, Free-Z
- «Динамичное развитие бренда в России» — Kashiyama
- «Лучшая сетевая программа для СТО» — Bosch

Гран-при «Бренд года» — Mahle

Награды от партнера премии — компании Nexus:

- «Поставщик года» — KYB
- «Продукт года» — свечи зажигания Denso
- «Лучший клиентский сервис» — Valeo
- «CEO года» — Борис Кормилицин (Brembo)
- «Лучшая команда» — Delphi

Специальные дипломы премии:

- «За инновации в разработках диагностического оборудования» — Hella
- «Лучшая гарантийная политика» — KYB
- «За инновации в разработках аксессуаров» — Heyner
- «За развитие новых сегментов рынка» — Magneti Marelli
- «За вклад в развитие автокомпонентной отрасли» — Motorservice





Технический центр Nissan Россия

Как
адаптируют
и локализуют
Qashqai
и X-Trail



Илья Огородников

Очень часто при покупке новой иномарки менеджеры в салонах произносят привлекательную для клиента фразу: «Наши машины полностью адаптированы для российских условий». Раньше под этим подразумевались увеличенный клиренс, более мощный аккумулятор и установленная защита картера. Однако с началом массового производства иностранных автомобилей в России и, соответственно, их обязательной локализацией процесс адаптации невероятно расширился. В авангарде этого движения — компания Nissan, которая в ноябре 2018 года официально открыла в нашей стране свой технический центр. Изучаем, как разрабатываются адаптированные для отечественного рынка модели.

Фото: Илья Огородников

NISSAN GROUP
OF EUROPE



Технический Центр
Ниссан Россия

Nissan Technical Centre Russia

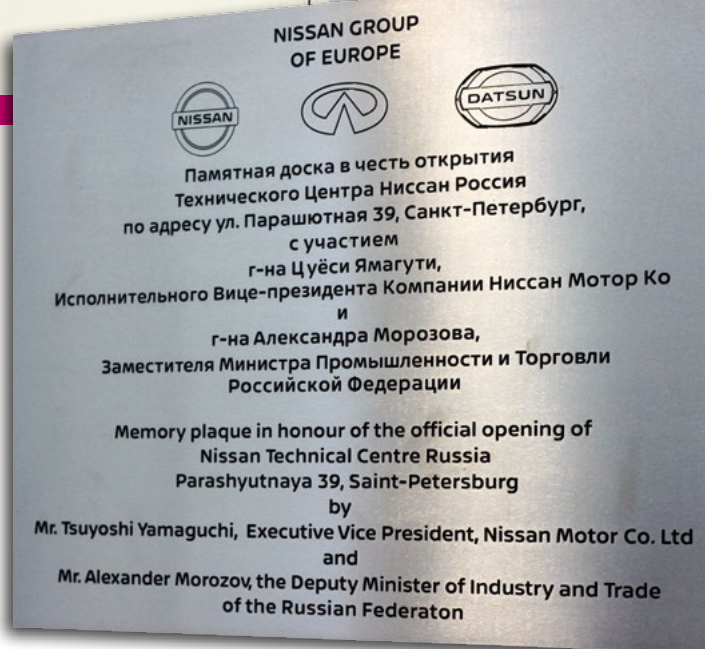


Помимо адаптации и локализации технический центр внедряет разработки, позволяющие повысить экономическую эффективность. Например, локализация подкрылков позволяет Nissan экономить на их производстве 25 евро с каждой машины

Сразу уточним: адаптировать свои автомобили к российским условиям Nissan стал не с 2018 года, а с момента появления в России. Глобально же этим вопросом занялись с момента постройки завода под Санкт-Петербургом в 2011 году, когда вместе с ним появился и небольшой инженеринговый отдел, который как раз и начал разрабатывать и внедрять локальные и подходящие под наши условия эксплуатации детали, узлы, системы и дополнительное оборудование.

К 2018 году работа этого отдела стала настолько масштабной, что в компании приняли решение о превращении его в инженерно-технический центр с собственными испытательными лабораториями, для которого было приобретено отдельное современное здание в семи километрах от сборочного предприятия. Итак, что же здесь делают?

«Технический центр Nissan Россия» состоит из двух частей, разделенных по этажам. В полную силу сейчас работает конструкторский отдел, расположенный на втором уровне и состоящий из нескольких подразделений, каждое из которых отвечает за свою часть автомобиля. Если говорить в целом, то у всех подразделений две главные задачи: первая — обеспечить должный уровень ездовых характеристик автомобилей Nissan, подходящий под условия эксплу-



тации в России, вторая — максимально локализовать производство деталей.

Отдел разработки платформы и кузова

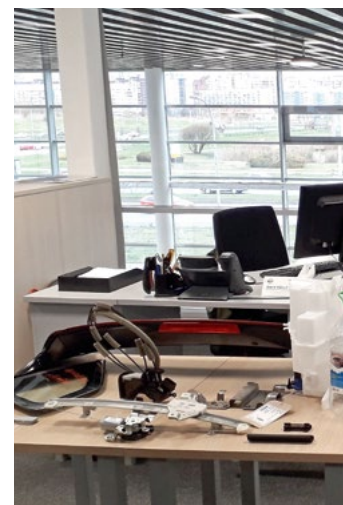
Отдел отвечает за навесные элементы кузова, остекление, шумоизоляцию, ручки, замки, петли, ковры пола, а также за лакокрасочное покрытие. Кроме того, здесь же занимаются наружными пластиковыми деталями, системами освещения и омывания, а также составом всех применяемых материалов, то есть более чем 50% всех составляющих автомобиля.

Одно из важнейших достижений отдела — локализация, то есть производство из отечественной стали всех лицевых панелей кузовов Qashqai и X-Trail. Поставляют

металл в том или ином количестве все крупные металлургические заводы России, включая производственные предприятия «Северста-

ли» и Новолипецкого металлургического комбината.

Здесь же разрабатываются оригинальные детали, в частности специальные дефлекторы, которые помогают снизить аэродинамические шумы или шумы от брызг и зимних шин. Кроме того, именно благодаря этому отделу на автомобилях Nissan появился бачок для омывающей жидкости емкостью 5 литров и оригинальный насос, способный качать более густую подмерзшую «омывайку». Все эти детали производятся в России и присутствуют только на российских моделях Nissan.



Что касается отечественных поставщиков, то все они проходят строгий отбор по качеству продукции, отвечающей стандартам Nissan. Если качество не устраивает японского производителя, а заменителей на рынке нет, то выставляется условие инвестирования в улучшения производства или же идет закупка импортных образцов с других рынков.

Отдел разработки шасси

Этот отдел занимается всеми компонентами и узлами, отвечающими за управление и ездовые характеристики Nissan, в том числе шинами. Основная специфика России — повышенная влажность, обилие грязи, холодный климат и, конечно, качество дорожного покрытия. В Nissan даже появился специальный термин — *Dacha Road*, которым обозначают условия эксплуатации в России.



Инженерами этого подразделения разработаны специальные ступичные подшипники, которые имеют дополнительные уплотнения и специальную смазку, более эффективно противостоящую грязи и влаге. На Qashqai и X-Trail специально для России изменена жесткость стабилизатора поперечной устойчивости и пружин, а в амортизаторах — конструкция внутренних деталей, в частности клапанов, а также установлены отбойные пружинки на штоке. У собираемых в России автомобилей Nissan адаптированные под конкретные условия шины — разумеется, российского производства, как и стальные колесные диски.

Стоит понимать, что конструкторский центр сам переделкой компонентов, конечно, не зани-

мается. Работа ведется совместно с мировыми и российскими производителями запчастей на уровне документации, тестов, проектов и прототипов,

которые потом отправляются в серийное производство для поставок на конкретный конвейер. Например, с мировыми производителями шин на каждую конкретную модель Nissan обсуждается наиболее подходящий размер покрышки, желаемые свойства, индекс скорости, нагрузки и т. д. Марка и модель шины могут быть серийными, а вот ее полная маркировка создана специально для Nissan.

Отдел разработки электрооборудования

С учетом того, сколько электрики и электроники внедрено в современный автомобиль, работа этого отдела становится одной из важнейших в процессе адаптации. Несложно догадаться, что в России одним из главных требований к комфорту является обогрев всего — салона, передних и задних сидений, стекло и даже руля. Все это ведет к резкому увеличению нагрузки на энергосистему, а потому требует более мощного аккумулятора, генератора и проводки.

Еще одна задача отдела — адаптация программного обеспечения блоков управления. Например, специально для России переписывается блок управления климат-контролем, который должен более оперативно и эффективно

бороться с частыми перепадами температур и запотеванием окон.

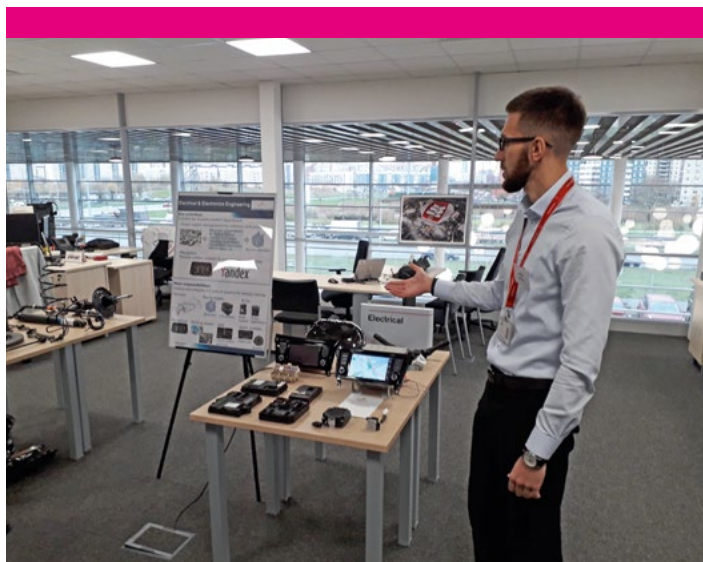
Конечно же, важнейшей системой для клиента сегодня является мультимедийный комплекс и, в частности, система навигации. Nissan здесь решил поступить самым логичным образом — заключить контракт с самой распространенной картографической системой России — «Яндекс.Картами». Навигация со встроенной сим-картой и предоплаченным на год интернетом уже используется в обновленных системах X-Trail и Qashqai, однако полностью пока не интегрирована. Сейчас ведется разработка еще более продвинутой мультимедийной системы следующего поколения, которая должна появиться в российских Nissan в 2019 году.

Отдел испытаний потребительских свойств

Первый этаж технического центра Nissan будет занимать огромная лаборатория площадью 1600 кв. метров. Точнее, лабораторий будет несколько — по разным направлениям. В течение ближайшего года сюда завезут специальное оборудование, в том числе специальную мойку высокого давления, климатическую и коррозионную камеры. Здесь будет зона проверки шасси, 3D-машина для точнейших измерений, лаборатория материалов и компонентов. Задача еще одной лаборатории — тестирование любой электроники и электроники, причем как на стендах, так и непосредственно с интеграцией в автомобиль.

Здесь же будет осуществляться анализ и проверка всего, на что жалуются клиенты, после чего совместно с конструкторским от-

В компании Nissan отмечают, что каких-то особых проблем с качеством продукции российских поставщиков нет. Дело в том, что большая часть этих поставщиков — известные мировые бренды, которые просто имеют производства в России, в том числе в рамках альянса Renault-Nissan. Так что все детали делаются не только по мировым стандартам Nissan, но и по стандартам качества самих производителей компонентов



Технический центр занимается и деталями интерьера. Например, кресла и обшивка салона производятся в Санкт-Петербурге. Специально для российских моделей Nissan применены собственные шумоизоляционные материалы, а одна из последних разработок специалистов — уникальный формованный ковер в багажник для X-Trail, представляющий собой органайзер. Такой есть только на кроссоверах, производимых в России



без каких-то комплектующих, вместо которых устанавливаются тюнинговые детали. Это может быть, например, вариант с улучшенной музыкальной системой или исполнение для внедорожных или, наоборот, трекowych выездов. В России это направление пока относится к перспективному, первая спецверсия Qashqai Red была выпущена к 10-летию юбилею кроссовера — это был стайлинг-пакет.

Каков итог?

Если посчитать в целом, то можно однозначно сказать, что, например, Nissan X-Trail, произведенный в России и в Европе, — это две разные машины, похожие внешне. Именно поэтому запуск новых моделей одного бренда на разных рынках так отличается по времени. Сегодня, правда, этот временной лаг заметно сократился, в том числе благодаря работе локального технического центра в России. Инженеры разных мировых центров Nissan подклю-



Инженерный отдел послепродажного обслуживания и аксессуаров

Еще одна часть технического центра занимается вопросами, связанными с улучшением эксплуатационных характеристик автомобилей Nissan уже после покупки. Основных направлений три: первое — это проектирование и внедрение всевозможных автоаксессуаров, то есть компонентов для улучшения функциональности автомобиля, его защиты или безопасности. Например, этим отделом внедрена локализованная защита картера, прошедшая все необходимые краш-тесты, имеющая все необходимые вентиляционные отверстия и получившая все омологационные разрешения.

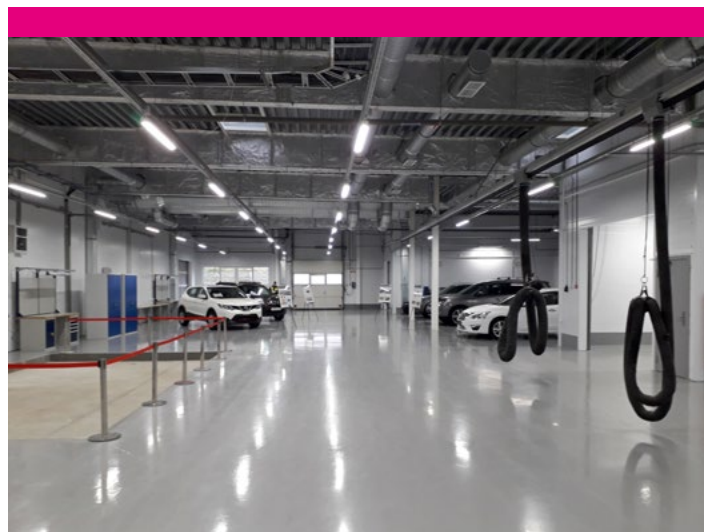
Второе направление — сервисное обслуживание и, в частности, применение альтернативных запасных частей. Поскольку оригинальные запчасти дорогие, многие клиенты с окончанием гарантии перестают пользоваться официальным сервисом. Именно для автомобилей старше трех лет Nissan предлагает линейку менее дорогих (в среднем на 30% дешевле) локализованных запчастей, но, естественно, со всеми необходимыми сертификатами Nissan.

Третье направление — спецверсии и заводские тюнинг-проекты автомобилей Nissan. Это направление пришло из Европы, где всевозможные комплектации ограниченного тиража пользуются популярностью. На заводе Nissan в Англии, например, есть целый цех, который делает такие спецверсии. Как правило, это снятый с конвейера автомобиль

делом будут приниматься решения об исправлении или улучшении деталей. Запланирован и большой склад тестируемых компонентов, которые будут проверяться отдельно, в составе узла или непосредственно на автомобиле.

Собственно, проверяться и тестироваться будет и все то, что конструкторский отдел будет

адаптировать, локализовывать и внедрять в рамках своих исследований, в том числе с изучением продукции соперников по рынку. Технический центр Nissan имеет возможность даже покупать автомобили конкурентов, чтобы быть в тренде и изучать наиболее подходящие решения для своих моделей.



чаются к созданию новой модели уже на начальном этапе, отправляя в генеральный офис пожелания по своему рынку, а дальше принимается решение об одобрении тех или иных предложений. Остальное уже внедряется на уровне локализации.

Столь серьезные инвестиции японского производителя говорят только об одном: Nissan полностью интегрируется в локальное производство и не на словах заботится о своих клиентах, что делает компании большую честь и определенно скажется на успехе продаж в России.





Выбраны
лучшие СТО
2018 года

Премия «Золотой ключ»

В Москве прошла торжественная церемония награждения лауреатов ежегодной независимой профессиональной премии «Золотой ключ. Выбор СТО».

22 ноября состоялась седьмая по счету международная премия, в которой в этом году произошел ряд обновлений. Теперь премия включает в себя новые номинации «Автокомпоненты. Выбор СТО» и «Материалы для кузовного ремонта. Выбор СТО», расширен блок «Лучший поставщик. Выбор СТО».

В конкурсе, созданном в интересах профессионалов автосервисной отрасли, приняли участие более 120 компаний, лучшие из которых получили заслуженные награды.

Кроме того, изменился формат голосования. Он был разделен на три этапа:

- интернет-голосование, в котором приняло участие более 10 000 респондентов;
- голосование членов жюри, состоящего из 24 экспертов в различных областях автомобильного бизнеса;

— масштабный опрос более чем 300 представителей СТО из разных уголков России.

По результатам трех этапов голосования были выявлены лидеры в каждой из 25 номинаций. Мнение интернет-аудитории, членов жюри и экспертов СТО относительно лидеров в некоторых номинациях не всегда было единогласным, поэтому в нескольких категориях выбраны два победителя.

29 номинантов получили статуэтки премии, 17 — спецдипломы за особый вклад в развитие автосервисной отрасли.

Отдельного внимания заслуживает обновленная статуэтка премии, символизирующая коммерческий успех в автосервисной отрасли: новый дизайн награды «Золотой ключ» говорит о том, что ключевую роль в автомобильном бизнесе играют в первую очередь люди.

Оргкомитет премии выражает благодарность генеральному партнеру — компании MS Motorservice International, а также спонсорам мероприятия: Exide Technologies, «Аудатэкс», «СовПлим», Advance Star, «Волин», 3М, «Верстакофф» и «Кох-Химия Рус».



Список победителей

Шиномонтажно-балансировочное оборудование: Hofmann
 Ручной инструмент года: Stahlwille
 Специнструмент года: AV-Tool
 Пневматический инструмент года: Rodcraft
 Мебель для автосервисов и складское оборудование года: Ferrum
 Диагностическое оборудование года: Autel
 Диагностические линии года: «Технокар»
 Подъемное оборудование года: Atis
 Автомоечное оборудование года: Istobal
 Система подвески: KYB
 Моторная группа: Kolbenschmidt, Mahle
 Приводные системы и механизмы: Gates
 Тормозная система: Brembo
 АКБ: Exide Technologies, Bosch
 Автосвет: Osram
 IT-решение для СТО: «АвтоДилер», «Аудатэкс»
 Лучшая сетевая программа для СТО: FIT Service
 Бренд года — ГСМ: Liqui Moly
 Бренд года — Автохимия: Koch Chemie
 Бренд года — ЛКМ: Sikkens
 Бренд года — Абразивы: 3M
 Лучший поставщик автокомпонентов: TMD Friction
 Лучший поставщик ЛКМ: «Европроект Групп»
 Лучший поставщик оборудования: «ТТС-Авто»
 Лучший поставщик детейлинг-решений: Advance Star
 Инновационное решение года: iProbe (General Optics)
 Спецприз «Лучший отечественный производитель»: «Верстакофф»

Спецдипломы за вклад в развитие автосервисной отрасли

Лучшая ассортиментная политика: Parts-Mall
 Инновации в области автомобильного освещения: Philips
 Маркетинговая активность — 2018: Gedore
 IT-премьера года: «ДАТ-Рус»
 За достижения в диагностике комтранса: Теха
 Мобильное приложение года: Krytex
 Качество, подтвержденное гарантией: Монрое
 Активное продвижение брендов: ИП Слукин П. В.
 Экологические решения года: «СовПлим»
 Высокие международные стандарты: Contitech
 За вклад в развитие автомобильного сервиса: МАНА
 Прорыв года: Carepoint
 Лучшая ценовая политика: «Маяк»
 Выбор потребителя — 2018: Valeo
 За исторический вклад в развитие ЛКМ в России: «Русские краски»
 За инновации в развитии: Farecla
 За инновационные бизнес-решения: ТЦ «Волин»



Land Rover представил новый Range Rover Evoque



Компания Land Rover официально представила премиальный компактный кроссовер Range Rover Evoque нового поколения.

В основу конструкции Range Rover Evoque 2019 модельного года легла новая платформа Premium Transverse Architecture (PTA). Кузов нового Evoque изготавливается с применением высокопрочных, сверхвысокопрочных и ультрапрочных сортов стали, а также алюминия.

Гамму двигателей для нового Evoque составят бензиновые и дизельные моторы семейства Ingenium мощностью от 150 до 300 л.с., причем базовым станет трехцилиндровый агрегат. В линейке появятся также «электрифицированные» версии: так называемый «мягкий» гибрид со стартер-генератором, работающим от 48-вольтовой батареи, и подключаемый гибрид с аккумулятором, подзаряжаемым от электросети. Бензиновые и дизельные моторы будут работать в паре с 6-ступенчатой «механикой» или перекалиброванным 9-ступенчатым «автоматом» ZF.

На колеса крутящий момент будет передаваться посредством «интеллектуальной» системы полного привода Active Driveline, перераспределяющей тяговое усилие между передней и задней осью, а также между задними колесами. При малых нагрузках или при езде по асфальту с постоянной скоростью система может задействовать исключительно передний привод, а на бездорожье — заблокировать задний межколесный дифференциал. Дополнительным подспорьем на бездорожье станут клиренс 212 мм, глубина преодолеваемого брода 600 мм, а также обновленная система Terrain Response 2.

В Великобритании новый Range Rover Evoque уже доступен для заказа по цене от 31 600 фунтов стерлингов за 150-сильную дизельную версию с механической коробкой передач. В России новый Evoque должен дебютировать в течение первого полугодия 2019 года ■



Новый Porsche 911 доступен для заказа в России

Представленный на автосалоне в Лос-Анджелесе Porsche 911 нового, восьмого по счету поколения уже можно заказывать в России.

В версии Carrera S новый «911-й» стоит у нас от 7 749 000 рублей, стартовая цена полноприводной модификации Carrera 4S составляет 8 199 000 рублей, сообщает пресс-служба российского представительства немецкой компании.

Новый Porsche 911 со сменой поколений получил новые двигатели и переработанный интерьер; к услугам водителя — новые цифровые сервисы. Кузов «восьмого» 911, за исключением передней и задней части, изготавливается отныне из алюминия.

Новый «911-й», как и его предшественник, будет оснащаться оппозитными шестицилиндровыми турбомоторами, подвергшимися существенной модернизации. В частности, инженеры Porsche доработали систему впрыска, изменили расположение турбоагнетателей и интеркулера.

Мощность двигателей в итоге возросла (в частности, модификация S развивает отныне 450 л.с. — на 30 сил больше, чем предыдущая

«эска»), при этом, как уверяют немцы, моторы стали экономичнее агрегатов прежнего поколения. Двигатели агрегируются с новой 8-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двойным сцеплением, а модификация 4S — еще и с фирменной системой полного привода.

С места до «сотни» новый Porsche 911 Carrera S разгоняется за 3,7 секунды, версия 4S — за 3,6 секунды. «Сбросить» еще 0,2 секунды поможет опциональный пакет Sport Chrono. Максимальная скорость нового 911 Carrera S составляет 308 км/ч, «потолок» для Carrera 4S — 306 км/ч.

Новый «911-й» получил также современные системы помощи водителю, в частности — специальный режим движения Porsche Wet для более безопасной езды по мокрым дорогам. Автомобиль может быть

оснащен также системой ночного видения с тепловизионной камерой. Кроме того, для «911-го» предлагаются новые цифровые решения: приложение Porsche Road Trip для любителей путешествий, «персональный ассистент» Porsche 360+, а также специальный веб-портал Porsche Impact с калькулятором вредных выбросов ■



Mazda показала новую «трешку»

Компания Mazda представила на международном автосалоне в Лос-Анджелесе седан и хэтчбек Mazda3 нового поколения.

Со сменой поколений маздовская «трешка» получила удлиненную на 25 мм колесную базу. Что до внешних габаритов, то новый седан стал крупнее предшественника (длина автомобиля 4662 мм), тогда как длина хэтчбека, напротив, сократилась с 4475 до 4459 мм.

Одним из главных новшеств в технической начинке новой Mazda3 стал отказ производителя от многорычажной задней подвески — и седан, и хэтч получают торсионную балку сзади и стойки McPherson спереди.

В гамме двигателей появится новый агрегат Skyactiv-X 2.0 с воспламенением от сжатия, контролируемым свечой зажигания (технология SPCCI — Spark Plug Controlled Compression Ignition).

Помимо него линейку моторов составят бензиновые Skyactiv-G 1.5 и 2.0, а также дизель Skyactiv-D 1.8. На выбор покупателям предложат 6-ступенчатую механическую или автоматическую коробку передач. В Японии станет доступна также версия с полным приводом. Характеристики двигателей Mazda раскроет позже.

На мировой рынок новая Mazda3 выйдет в начале 2019 года. Сперва продажи начнутся в США, а европейскую версию модели представят, скорее всего, в марте на автосалоне в Женеве ■



Новый Mercedes B-Class доедет до России в конце зимы

Журнал «Движок» узнал сроки российского дебюта компактного Mercedes-Benz B-Class нового поколения.

Рублевые цены на новый Mercedes B-Class будут названы в течение декабря текущего года, сообщили «Движку» в пресс-службе российского представительства немецкой компании. Первые «живые» машины поступят к дилерам в феврале 2019 года.

Новый B-Class станет доступен в России прежде всего в переднеприводных бензиновых версиях B 180 и B 200. Дизельные и полноприводные модификации появятся в гамме чуть позже.

В Старом Свете новый Mercedes B-Class можно купить в четырех версиях: двух бензиновых и двух дизельных. Бензиновый автомобиль оснащается 1,3-литровым турбомотором совместной разработки Daimler AG и Renault-Nissan. В версии B 180 двигатель развивает 136 л.с., в модификации B 200 — 163 силы. Агрегируется мотор с 7-ступенчатой «роботом» 7G-DCT с двойным сцеплением.

Дизельный B-Class 2019 модельного года получил новый четырехцилиндровый двигатель OM 654q рабочим объемом 2,0 литра. Он также доступен в двух вариантах мощности: 150 л.с. (версия B 200 d) и 190 л.с. (B 220 d). Мотор работает в паре с новой 8-ступенчатой роботизированной коробкой передач 8G-DCT.

У себя на родине, в Германии, новый Mercedes-Benz B-Class стоит от 31 874 евро за версию B 200. У нас же за ориентир можно принять его прямого конкурента BMW 2 Series Active Tourer. В версии 218i (140 л.с.) баварский компактен стоит в РФ от 1 750 000 рублей — B-Class вряд ли станет у нас дешевле ■



Kia показала новый Soul

Компания Kia представила на автосалоне в Лос-Анджелесе компактный Soul нового, третьего по счету поколения.

Kia Soul 2019 модельного года построен на новой модульной платформе корейской компании; автомобиль, как утверждают корейцы, стал просторнее и практичнее предшественника.

Особое внимание разработчики уделили грузопассажирским возможностям компактна: в новом Soul улучшена компоновка салона (посадка и выход из автомобиля стали удобнее), дверца багажника теперь шире, уменьшилась погрузочная высота, объем грузового отсека увеличился.

Гамму двигателей для нового Soul на первых порах составят 2,0-литровый атмосферный мотор семейства Nu мощностью 147 л.с., работающий в паре с вариатором, турбомотор 1.6 T-GDI, развивающий 201 л.с. и агрегирующийся с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач с двойным сцеплением, а также электромотор, питающийся от аккумуляторной батареи нового поколения. В линейке модификаций модели появилась внедорожная версия Soul X-Line с увеличенным клиренсом и защитным пластиковым обвесом по кругу.

Новый Soul получил фирменный комплекс электронных систем безопасности и помощи водителю DriveWise. Кроме того, автомобиль нового поколения оснащен «интеллектуальным» круиз-контролем и системой автоматического управления дальним светом (High Beam Assist).

Обновленный Kia Soul выйдет на мировой рынок в первом полугодии 2019 года. Сроки начала российских продаж модели, а также спецификации новинки для рынка РФ будут объявлены позже ■

ОБНОВЛЕННЫЙ Nissan X-Trail



Илья Огородников

Кроссоверы — отныне финансовая опора Nissan в России. Вслед за Mitsubishi японская компания прекратила продавать в нашей стране легковые модели, включая даже «бюджетник» Almera. А это значит, что основные усилия Nissan сосредоточит на продвижении своих главных бестселлеров — Qashqai и X-Trail. Младшего в обновленном виде мы увидим в 2019 году, а старший уже в наших руках. Смотрим, насколько улучшился X-Trail после рестайлинга.

Секрет успеха и стабильного присутствия Nissan X-Trail в топе-25 самых продаваемых автомобилей в России — в очень удачном сочетании почти всех качеств с адекватной ценой. У X-Trail очень удачная «универсальная» внешность в стиле унисекс:

кроссовер не отнести к шедеврам дизайна, но и ни капли отторжения он не вызывает. У X-Trail очень удачные размеры: в машине достаточно пространства для пяти человек и солидного запаса багажа, при этом она не выглядит громоздкой.

Nissan не стал экспериментировать с новыми технологиями и повальным увлечением «даунсайзингом» и предложил россиянам привычные сочетания моторов с понятными коробками передач. Само собой, кроссоверу играет на руку японское происхождение

марки, к которому соотечественники относятся заведомо положительно, а привлекательные цены обеспечивает локализация, над которой в России работает целый технический центр Nissan, — о нем читайте на стр. 15.

Результат работы японцев налицо: каждый год Nissan продает в России около 20 тыс. кроссоверов X-Trail. Это хорошая цифра, но не рекордная — прямые конкуренты хоть и не намного, но впереди, а потому нужно подстегнуть

спрос. Причем так, чтобы не только не растерять лояльных марке покупателей, но и привлечь новых.

Собственно, в этом и состоит задача нынешнего обновления X-Trail и грядущего Qashqai. Nissan сосредоточил свои силы не на радикальном изменении моделей, а на плановой работе над необходимыми доработками и пожеланиями клиентов.

Именно поэтому не стоит искать революционных изменений в дизайне. Удачную внешность лишь слегка подкорректировали. Добавили больше выраженных черт и острых граней, хромом и черным лаком оттенили эмблему. Последняя в дорогих комплектациях оказалась под прозрачным экраном — это признак наличия радарной системы



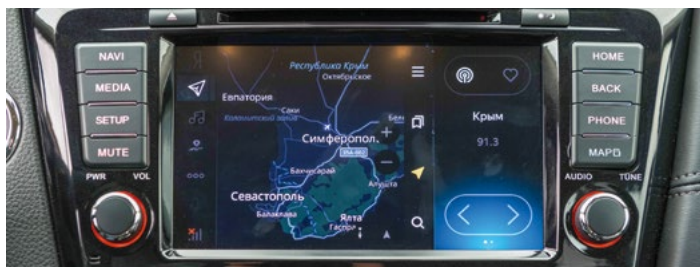


Внедрение «Яндекса» потребовало новых мощностей от «железа». Так, штатная система Nissan получила четырехъядерный процессор, 2 Гб оперативной памяти, встроенный модем 4G/LTE, увеличенный до 8 дюймов экран и возможность обновления ПО «по воздуху». Однако есть и недостаток: в связи с подключением машины к интернету инженеры Nissan вынуждены разрабатывать систему киберзащиты, именно поэтому «Яндекс» пока функционирует как внешнее приложение и несовместим, например, с фирменной системой кругового обзора. Полностью интегрированная версия мультимедиа должна появиться в 2019 году

Исправленному верить!

предотвращения столкновений. Расширилась и цветовая гамма, в частности, кроссовер получил нарядный оранжевый цвет, что, возможно, увеличит женскую аудиторию марки.

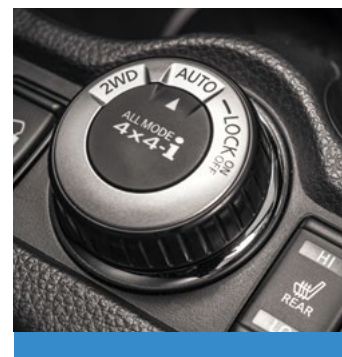
Внутри тоже все узнаваемо, однако изменений хватает. Одно из двух главных — новый современный руль с подогревом, который заметно освежил пространство. Баранка получилась спортивной, с выраженным удобным хватом и аккуратным подпилотом. Второе — обновленная мультимедийная система, отныне с навигационной системой «Яндекс.Карты», работающей онлайн через встроенный модуль с предоплаченным на год интернетом.



Интерьер X-Trail по-прежнему радует простором и удобством. Посадка в машину высокая, внедорожная, так что изнутри кроссовер кажется больше, чем есть на самом деле. Пухлые сиденья не обладают выраженным профилем, но благодаря выверенной мягкости удобны в повседневной езде и особенно

в дальней дороге. Задний диван, регулируемый по частям во всех направлениях, получил подогрев. Более эффективно и дольше стало греться лобовое стекло. С учетом увеличения нагрузки на электросистему пришлось поставить более мощный генератор.

Исполнения Nissan X-Trail для российского рынка не изменились. Как и прежде, кроссовер предлагается с двумя бензиновыми двигателями и одним дизельным, каждый из которых также был доработан.



Специалисты компании Nissan активно поработали с шумоизоляцией. В частности, дополнительную защиту получил моторный отсек X-Trail, пространство под панелью приборов, пол багажника, пороги и крылья

В первую очередь модернизация коснулась базового 2,0-литрового мотора с вариатором — это одна из самых популярных модификаций кроссовера в силу ее стоимости. Мощность двигателя не изменилась, однако новые калибровки для агрегатной пары позволили улучшить динамиче-



Вопрос сочетания дизеля с автоматом для Nissan открыт. Дело в том, что двигатель 1.6 dCi конструктивно не приспособлен к связке вариатора и полного привода — либо одно, либо другое. Для сочетания всего вместе требуется более мощный мотор 2.0 dCi, который есть в европейской гамме Nissan. Но везти его в Россию не хотят по причине... плохих продаж версии 1.6 dCi, которую не покупают из-за отсутствия автомата. Замкнутый круг

ские характеристики. В частности, машина стала острее реагировать на педаль газа, а разгон выполняется более линейно, без традиционного закидывания вариатора в пик оборотов. Последнее удалось реализовать благодаря новому гидротрансформатору с более ранней блокировкой.

В реальности же стоит понимать, что никакими настройками законы физики не обмануть. Возможностей 144-сильного двигателя 1,7-тонному кроссоверу с полным приводом хватает впритык. Поведение машины четко делится по скорости — до и после 100 км/ч. При равномерном движении в городе X-Trail действительно бодренько стартует и хорошо держится в потоке, не доставляя водителю никаких проблем. Собственно, если нет нужды спешить, кроссовер спокойно добирается до крейсерской скорости 130 км/ч.

Но как только от X-Trail 2.0 требуется динамика, машина скидает. Резкие ускорения даются даже с 70 км/ч с одышкой, а уж если нужно обогнать фуру на затяжном подъеме, придется выжимать из мотора все соки и брать солидный запас по встрече.

В этом плане куда комфортнее передвигаться на X-Trail с двигателем объемом 2,5 литра.

177-сильный мотор ожидаемо и динамичнее, и эластичнее. Диапазон тяги у него шире и возможностей в динамическом коридоре заметно больше. Да и к загрузке такой X-Trail относится спокойнее, что немаловажно для семейной машины. Расплата — повышенный расход топлива: в городе вряд ли удастся уложиться меньше чем в 12 литров на 100 км.

Идеальное сочетание возможностей двигателя — конечно, у дизеля. И не смотрите, что объемом мал. Солярочный 1,6-литровый агрегат развивает 130 л.с. и аж 320 Нм крутящего момента с 1750 оборотов, что в полтора раза больше, чем у бензинового мотора 2.5. Немудрено, что дизельный X-Trail тянет и в гору, и на подъеме, и на бездорожье, а эффективность разгона у такой машины самая ощутимая из всех версий, при том что в динамике до 100 км/ч дизельный кроссо-

Объем багажника формально не изменился — 497 литров, однако места под пятой дверью стало чуть больше. Секрет — в новом подпольном коврик, который накрывает запасное колесо: теперь он формованный и позволяет использовать пространство вокруг запаски. Система многоуровневых полок по-прежнему в строю, однако сильно полезной ее не назвать из-за отсутствия фиксаторов багажа: при старте мелкая поклажа ссыпается с этажер на дно. Еще одна инновация — возможность открывать и закрывать дверь багажника махом ноги под бампером



ХАРАКТЕРИСТИКИ	Nissan X-Trail 2.0	Nissan X-Trail 2.5	Nissan X-Trail 1.6 dCi
Технические характеристики			
Длина х ширина х высота, мм	4640x1820x1715	4640x1820x1715	4640x1820x1715
Снаряженная масса, кг	1579	1692	1675
Объем багажника, л	497	497	497
Клиренс, мм	210	210	210
Двигатель			
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4	Турбодизельный, R4
Объем, куб. см	1997	2488	1598
Мощность, л.с. при об/мин	144/6000	171/6000	130/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	200/4400	233/4000	320/1750
Трансмиссия	Вариатор	Вариатор	Механическая, 6-ст.
Привод	Полный	Полный	Полный
Ездовые параметры			
Разгон до 100 км/ч, с	12,1	10,5	11
Максимальная скорость, км/ч	180	190	186
Средний расход топлива, л	7,6	8,3	5,3



Стоимость
протестированного автомобиля

Nissan X-Trail
от 1 574 000 ₽

вер проигрывает 177-сильному бензиновому всего 0,5 секунды. При этом даже в динамичном городском ритме движения вряд ли удастся увидеть расход выше 8,5 литров солярки, а на трассе — больше 6 литров.

Одна беда: дизель сочетается только с механической коробкой передач, что ставит крест на смысле существования подобной версии в России, поскольку покупать японский кроссовер за два миллиона «на ручке» россияне отказываются.

Что же касается поведения на дороге, то инженеры основательно перетряхнули подвеску и рулевое управление. В частности, обновленный X-Trail получил более жесткий рулевой вал и усиленные стабилизаторы поперечной устой-

чивости, перекалиброван электроусилитель. В подвеске, наоборот, жесткость внешних пружин уменьшена, а внутрь амортизаторов добавлены дополнительные отбойные пружины на штоке.

Все вместе это сказалось на том, что Nissan X-Trail стал заметно меньше раскачиваться в поворотах и передавать микровибрации от полотна в салон.

Подвеска боится только дуплетов с большими перепадами высот, когда подряд идут разновеликие колдобины и амортизаторы не успевают правильно среагировать.

Вообще кроссовер очень комфортен почти в любом режиме движения, однако его управляемость никогда не была азартной. Не стала она таковой и сейчас. Да,

реактивное действие и нарастание тяжести на руле стали ощутимее, но, как ни крути, X-Trail по-прежнему тяготеет к валяжности. На резкие повороты он реагирует плавно и через паузу, а в околулевой зоне руль имеет заметный свободный ход.

Старшие комплектации Nissan X-Trail с 18-и 19-дюймовыми колесами отныне комплектуются новыми чисто асфальтовыми покрышками, чтобы снизить уровень шумов и улучшить управляемость на твердых поверхностях. Базовые 17-дюймовые оставлены всесезонными. Однако установка фрикционной зимней резины сыграла в обратную сторону — самым тихим и мягким оказался автомобиль на 17-дюймовых колесах, а вот топ-версии на широких

«19-х» зимних «лаптях» шумели уже с 90 км/ч.

Каков итог?

Обновленный Nissan X-Trail — это в большей степени техническая и технологическая работа над шероховатостями. Автомобиль доработан не глобально, но почти по всем составляющим, и, что главное, — все изменения сделаны с учетом пожеланий российских покупателей. Главное достоинство кроссовера в том, что, несмотря на отсутствие ярко выраженных конкурентных преимуществ, X-Trail лишен и значимых недостатков. А теперь, с выходом обновления, машина избавилась и от большинства мелких и средних «косяков», вроде бывшего отсутствия современных опций или нюансов адаптации. С учетом сохранившейся на приемлемом уровне цены Nissan X-Trail сохраняет статус одного из самых интересных предложений в классе.



Внедорожные способности ревизии не подверглись. X-Trail все также оснащается полноприводной трансмиссией с муфтой, способной работать в трех режимах: переднеприводном, автоматическом и принудительно заблокированном. Дорожный просвет — 210 мм. Этих данных хватает для того, чтобы преодолевать препятствия средней руки, пока не спасуют шины



ОЦЕНКИ		Nissan X-Trail
ИНТЕРЬЕР	8,28	Одно из главных достоинств нового X-Trail. Удобно, просторно, функционально и симпатично.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	9	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	9	
Багажник	8	Оценка «7» за динамику — среднее по больнице. По факту 2,0-литровый бензиновый мотор слабоват, 2,5-литровый неплох, но прожорлив, а отличный дизель не имеет «автомата». Управляемость осталась валяжной, но подтянулась устойчивость, а на бездорожье X-Trail выше среднего.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,4	
Динамика	7	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	8	Новые настройки подвески хороши, улучшилась шумоизоляция и особенно опциональный состав. Комфорт во многом будет зависеть от уровня шин.
КОМФОРТ	8,33	
Акустический	8	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА
		8,0

НОВЫЕ

JEEP
WRANGLER

Вадим Аскаров

Как говорил драматург Трумен Капоте, дорога к счастью не всегда асфальтовая. Забавно, что фраза, которой можно идеально описать будни российских автолюбителей, принадлежит американскому литератору. Опробовать две свежайшие новинки марки Jeep нам довелось на дорогах Тверской области, где асфальт периодически исчезал с трассы и мы могли всецело заняться поисками пресловутого счастья за рулем автомобилей, имена которых для отечественных автомобилистов уже давно стали нарицательными.

Модель с классическим именем Cherokee вернулась на рынок спустя годы забвения. Последний автомобиль с таким названием покинул нашу страну еще в начале 2000-х, уступив место Liberty. Только спустя полтора десятка лет рос-

сияне вновь смогли купить машину с индейским названием. Вот только желающих это сделать было немного: специфический новый стиль, переход на европейскую платформу и общая кроссоверная суть новинки отпугнули преданных фанатов, а не самые привлекательные цены притормозили поток новых покупателей.

И вот в 2018 году американцы наконец-то обновили модель: поставили фары привычного размера, подтянули формы, добавили новых функций. С точки зрения



дизайна кроссовер стал более классическим и визуально приблизился к своему «старшему брату» с приставкой Grand, что для консервативных клиентов Jeep определенно станет плюсом.

А вот новая генерация Jeep Wrangler идет по проторенному в течение десятилетий пути. Внедорожник четвертого поколения остался действительно последним из могилок, сохранив пропорции и ключевые дизайнерские элементы, характерные для предшественника. Из нового — иные фары, радиаторная решетка, бамперы, измененное расположение

поворотников и противотуманок. За правильную «дизайнерскую лень» разработчикам можно сказать только спасибо, ведь у нас остался тот самый Willys, но не в военной форме, а в модном спортивном прикиде, в «тимберлендах» и бейсболке «янкис».

Как показал отрицательный опыт нового Land Rover Discovery V и положительный нового Mercedes-Benz G-Class, квадратное должно оставаться квадратным, и тогда будет вам «гелендвагенское» маркетинговое счастье.

Поскольку последний раз Wrangler менял поколение более десяти лет назад, особых сомнений в том, что салон машины радикально преобразится, не было. Теперь на интерьер реально можно заглянуть: нарядная фактура, качественные материалы и необычные решения, которые добавляют внедорожной атмосферы. А чтобы разобраться со всеми переключателями, придется потратить несколько минут, особенно с учетом необычной эргономики салона.

Именно необычной, а не неправильной. Например, расположение кнопок стекло-



JEEP CHEROKEE

ТЕСТ
ДРАЙВ

187 км/ч

максимальная
скорость

8,8 л

средний расход
топлива



подъемников перед рычагом коробки передач обусловлено тем, что при желании двери... можно снять. Внедорожник, в принципе, можно полностью «раздеть», оставив почти голый «скелет» кузова. Помимо дверей удалить можно лобовое стекло и почти всю крышу с дверцами багажника — в общем, все легендарные «фишки» знаменитого Jeep, включая возможность помыть салон из шланга (даже экран защищен!), остались в целости.

В передних креслах удобно: хороший баланс в меру выраженного профиля и мягкости наполнителя. Странно на американской машине выглядят только рычажные регулировки кресел: образу простого и честного внедорожника с армейским прошлым это, конечно, соответствует, а вот с немалой ценой как-то не очень состыкуется.

Интерьер Cherokee на фоне «легенды» абсолютно стандартен, и это по-своему тоже хорошо. Добротные

материалы отделки на уровне авто премиум-класса сочетаются с удобством и отсутствием эргономических проколов. Претензия разве что к управлению отдельными второстепенными функциями (например, подогревом сидений) только через экран мультимедийной станции. Понятно, что это дань моде, но, увы, это не всегда удобно.

Комфортная посадка предусмотрена даже для не самого крупного водителя. Кожаные кресла с выделяющейся боковой поддержкой позволяют провести

не один час за рулем кроссовера без ощущения усталости. Не менее выгодно чувствуют себя и пассажиры сзади. Задний диван с двумя ярко выраженными посадочными местами оставляет пассажирам более чем достаточное пространство для ног.

У Wrangler, как и раньше, два варианта исполнения — короткий 2D и длинный 4D. С последним, понятно, проблем для пассажиров нет: добротный складной диван

«Американцы»
в российской
глубинке

с достаточным пространством. В классической двухдверной версии внедорожник стал просторнее за счет иного расположения осей: переднюю сместили на 38 мм вперед, заднюю — на 25 мм назад. Несмотря на то что диванчик остался двухместным (зажат между арками задних колес), места для ног заметно прибавилось. Ну а из недостатков — минимум дополнительных благ и все то же отсутствие возможности сложить «галерку» по частям: при наличии поклажи Wrangler 2D становится не только двухдверным, но двухместным.

В целом легендарный «Вранглер» по технической части обновился далеко

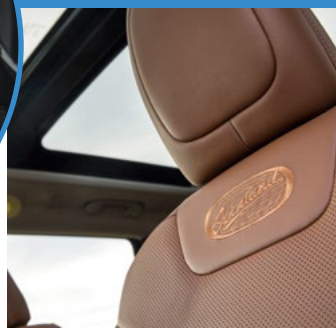




не на словах. Самое главное — напрашивающееся разделение двигателей по рынкам. Привычный нам «атмосферник» V6 3.6 пока доступен только на родине, в США, и на Ближнем Востоке, причем в варианте мягкого гибрида с мотор-генератором. Европейцы дополнительно получили два дизеля: итальянский 2,2-литровый (200 л.с.) и более мощный агрегат объемом 3,0 литра. А вот россиянам достался пока единственный бензиновый турбированный мотор объемом 2,0 литра и мощностью 272 л.с. Для сурового внедорожника усложнение конструкции за счет сложного и малообъемного турбомотора пока выглядит спорно,

да и заявленную мощность для нашего рынка не мешало бы подправить до налоговых 249 л.с. Совмещен двигатель только с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, которая, по заверениям производителя, специально адаптирована для езды по бездорожью. Ну и полный внедорожный арсенал, конечно, присутствует, причем самой проходимой версией





является Rubicon: только для нее доступны межколесные блокировки.

У Jeep Cherokee гамма прежняя: покупателям предлагаются два бензиновых мотора объемом 2,4 и 3,2 литра, только 9-ступенчатый «автомат» и несколько вариантов полноприводной трансмиссии. Более мощная версия была на нашем тесте еще в 2014 году, и, признаться, двигатель V6 не произвел на нас ожидаемого впечатления: аппетит хороший, а скоростные и тяговые характеристики на среднем уровне.

Как ни странно, 177-сильный агрегат выглядит более сбалансированным, несмотря на то что многоступенчатый «автомат» все также не назвать расторопным. Именно он вкупе с вальяжными реакциями на педали сбавляет резвость кроссовера: разгон до «сотни» за 10,5 секунды в теории выглядит быстрым, но на деле превращается в бесперебойное щелканье кучи передач. В целом, по американской традиции, автомобиль очевидно заточен под движение по хайвеям, и на крейсерских скоростях под 100 км/ч в нем становится наиболее комфортно.

Езду на Jeep Wrangler нужно четко разделять на две составляющие: внедорожную и асфальтовую. Так строго, потому что восприятие машины в каждом из этих двух миров — полярно противоположное. Нетрудно догадаться, что «Вранглер» — это нечто близкое к эталону с точки зрения «оффроада»: рама, неразрезные мосты Dana, внедорожные покрышки, подключаемый полный при-

вод с межосевой блокировкой, понижающая передача и еще две межколесные блокировки системы Rock-Trac на версии Rubicon.

Не сказать, что предложенная на тесте трасса предполагала какие-то совсем уж изощренные сложности, но суть нового Wrangler заключалась не в поиске пределов возможностей внедорожника, а в том, как он это делал. Скажем прямо: более комфортно перемещения по бездорожью придумать сложно. По существу, задача водителя — изредка дотрагиваться до педалей и направлять машину в нужную сторону, все остальное сделает электроника: Jeep сам удержит себя на середине подъема, а затем на понижающей





Стоимость
протестированного автомобиля

Jeep Wrangler 2.0 T
4 200 000 ₽

передаче заползет на вершину без намека на пробуксовку. На нестабильных рыхлых поверхностях выручает дифференциал Trac-Loc, который оперативно обеспечивает распределение момента по осям. А для версии Rubicon, кажется, преград вообще не существует — тот может вылезти из самых зловещих мест.

Несмотря на кроссоверную суть, Jeep Cherokee тоже обладает очень большим оффроадным потенциалом, правда, в зависимости от выбранной версии — пред-

лагается три возможных варианта трансмиссии.

Система Jeep Active Drive I — обычная кроссоверная трансмиссия с муфтой, автоматически распределяющей момент по осям в зависимости от пробуксовки основных ведущих передних колес. Такая поможет выехать из нечищеного двора или добраться по кривой грунтовке на дачу.

Следующий уровень — система Jeep Active Drive II, обладающая любопытной конструкцией. Здесь применяется понижающий ряд,

причем без раздаточной коробки — своеобразные планетарные «раздатки» установлены на каждом из приводных валов, и управляет всем этим добром электроника посредством выбранного режима движения системы Jeep Selec-Terrain: «Снег», «Грязь/Песок», «Спорт» или «Авто». Максимально внедорожная система Jeep Active Drive Lock дополнительно имеет жесткую блокировку заднего дифференциала и режим «Камни» все в той же системе Jeep Selec-Terrain.

Именно две последние версии дают кроссоверу Cherokee очень хороший потенциал для преодоления препятствий, сопоставимый с легкими внедорожниками, особенно если хозяин вдумчиво подойдет к выбору соответствующей резины.

Передвижение на Jeep Wrangler по обычным дорогам и трассам, особенно в трехдверной версии Rubicon, вызывает стойкое желание поскорее забраться поглубже обратно в болото, чтобы

Часть беспрецедентных внедорожных возможностей Wrangler — заслуга отличной геометрии короткобазной версии: угол въезда — 36,4 градуса, угол рампы — 25,8 градуса, угол съезда — 30,8 градуса, дорожный просвет — почти грузовые 251 мм, глубина преодолеваемого брода — 762 мм. У версии 4D способности чуть скромнее из-за длины базы



У Jeep Wrangler 2D объем багажника всего 142 литра — для пары спортивных сумок. Если сложить диванчик, получится уже неплохо: 430 литров. При необходимости иметь полноценный грузопассажирский внедорожник придется рассматривать только удлиненную версию 4D — там уже 553 литра в номинале и более кубометра при трансформации дивана.

Jeep Cherokee, конечно, практичнее: тут за пятой дверью солидный запас пространства в 591 литр, а при складывании дивана — почти 1,2 кубометра



Стоимость
протестированного автомобиля

Jeep Cherokee 2.4
2 699 000 ₽

вновь почувствовать себя королем бездорожья. При такой эксплуатации Wrangler превращается в подобие огромного накачанного культуриста, у которого отобрали штангу и заставили учиться играть в шахматы. Приличная парусность, условная информативность рулевого управления и внедорожная резина с соответствующей устойчивостью на асфальте не дадут водителю расслабиться ни на минуту. Правда, машина полностью отучает тормозить перед ямами и колдобинами: Jeep их не замечает. Хотите хорошей устойчивости и приличного поведения на асфальте? Лучше выбрать удлиненный Wrangler и дополнительный комплект дорожных шин.

Jeep Cherokee, конечно, куда дружелюбнее общается с водителем. Хотя ездовые настройки у машины типично американ-

ские — мягкие и вальяжные, создающие ощущение управления не то пикапом, не то большим внедорожником. Рекорды скорости в прохождении виражей на Cherokee лучше не ставить, несмотря на возрастающую чувствительность и информативность рулевого управления с ростом динамики. Это машина для комфорта, учитывая, что подвеска переваривает абсолютно любые погрешности дорожного покрытия, коих в Тверской области было очень и очень много. Жаль, на скоростях за 100 км/ч в Jeep больше, чем хотелось бы, шумят покрышки.

Каков итог?

Можно сказать, что желание купить обновленный Jeep Cherokee полностью зависит от того, как вы относитесь к марке Jeep в целом. При базовой цене 2 255 000 рублей



за автомобиль с мотором 2,4 литра кроссовер можно назвать конкурентоспособным, только если в вашем представлении марка Jeep относится к производителям премиальных машин. Тогда на фоне, к примеру, пафосных Audi Q5 и BMW X3 ценовое преимущество Cherokee неоспоримо. С другого конца — большие полноприводные «корейцы», которые за эти деньги будут в топ-исполнениях, правда, никто из них не сможет похвастаться хорошим внедорожным потенциалом.

А вот оценить стоимость нового Jeep Wrangler практически невозможно. Это, в первую очередь, внедорожный фан-кар и шо-

у-стоппер, у которого к тому же не осталось прямых конкурентов, кроме идейно схожего «Гелендвагена» по цене, которая вдвое выше. Рационально подходить к покупке «Вранглера» трудно: хорошие внедорожники можно найти дешевле на миллион, а иррациональный выбор «по любви» настоящей американской классики отодвигает ценовой фактор на второй план, сколько бы автомобиль ни стоил. И конечно, именно последний будет определяющим, ибо, однажды оказавшись за рулем этой машины, сидеть за руль обычных внедорожников уже совершенно неинтересно.



ХАРАКТЕРИСТИКИ	Jeep Wrangler 2.0 T	Jeep Cherokee 2.4
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4882x1894x1848	4623x1859x1669
Снаряженная масса, кг	2037	1758
Объем багажника, л	553	437
Клиренс, мм	252	201
Двигатель		
Тип	R4, турбобензиновый	R4, бензиновый
Объем, куб. см	1995	2360
Мощность, л. с. при об/мин	272/5250	177/6400
Крутящий момент, Нм при об/мин	400/3000	229/3900
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.	Автоматическая, 9-ст.
Привод	Полный с блокировками и понижающей передачей	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	н. д.	10,4
Максимальная скорость, км/ч	177	187
Средний расход топлива, л	8,6	8,8

ОЦЕНКИ	Jeep Wrangler 2.0 T		
	Jeep Cherokee 2.4		
ИНТЕРЬЕР	7,85	8,14	Новый Wrangler щеголяет стильными вставками и весьма добротными материалами отделки. Cherokee подкупает продуманной эргономикой и материалами, по качеству близкими к премиальным.
Обзор	7	8	
Эргономика	8	8	
Качество материалов	8	9	
Простор	9	8	
Передние сиденья	8	8	
Задние сиденья	8	8	
Багажник	7	8	От Wrangler не стоит ждать удовольствия на асфальте. Его вотчина — непроходимые топи и высокие камни. Cherokee — кроссовер с очень комфортной подвеской, но тандем коробки и двигателя исключает динамичную езду в потоке.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,8	7,6	
Динамика	8	7	
Управляемость	6	7	
Тормоза	8	8	
Экономичность	7	7	
Внедорожные способности	10	9	
КОМФОРТ	7,66	8,0	Шумоизоляция не является сильной стороной ни одной из моделей, а вот по ездовому комфорту на неровных российских дорогах с этими машинами тяжело кому-то тягаться.
Акустический	7	7	
Ездовой	8	9	
Оснащенность опциями	8	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,77	7,91	Один — легенда, которая найдет своего покупателя вне зависимости от ценника, а второй — добротный кроссовер с заявкой на премиум с соответствующей ценой.

Luzar выпустил новые радиаторы интеркулера

Компания Luzar объявила о расширении фирменной линейки компонентов термосистемы за счет новых моделей радиаторов интеркулера.

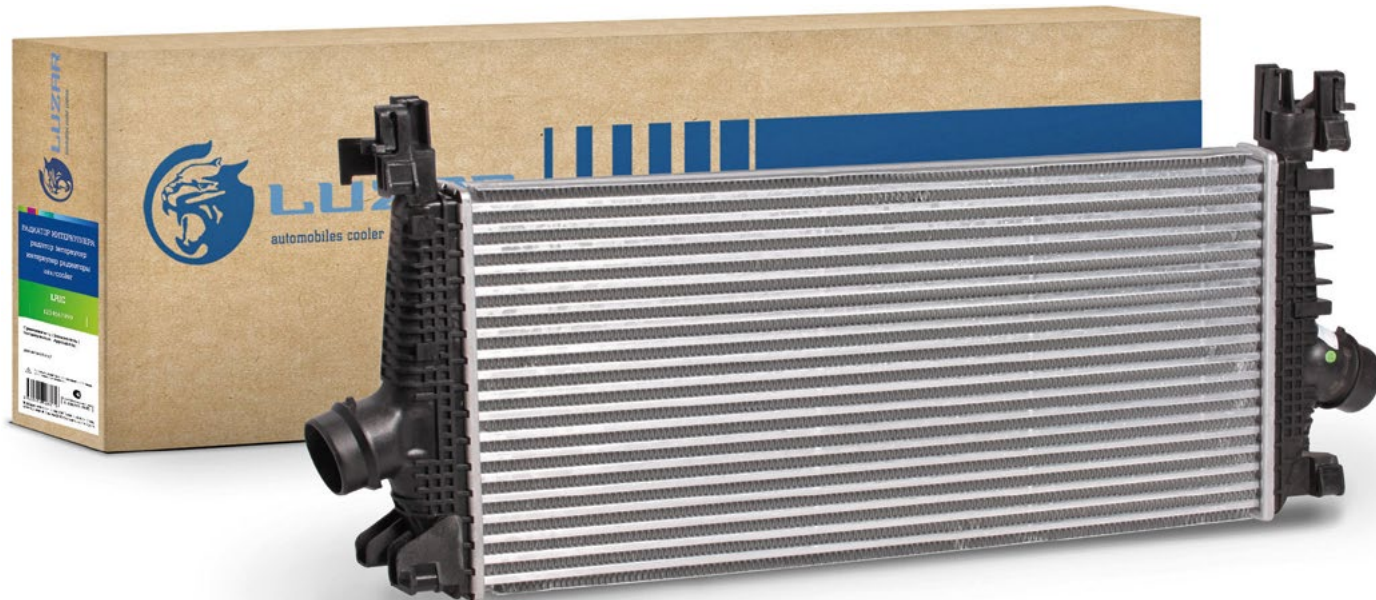
Ассортимент дополнили модели для ряда автомобилей европейских и корейских марок, сообщает пресс-служба компании.

Радиатор Luzar LRIC 21131 предназначен для таких автомобилей, как Skoda Octavia A5 (04–) и Superb II (08–), Volkswagen Golf V (03–), Caddy (04–) и Touran (03–), а также Audi A3 (03–) с дизелями 1.9 TDI и 2.0 TDI. Розничная цена новинки составляет 7020 рублей.

Модель LRIC 0801 адресована владельцам кроссоверов Kia Sorento (02– и 06–) с мотором 2.5 CRDi. В рознице новый радиатор стоит 14 470 рублей.

Радиатор LRIC 0901 предназначается для «французов» Renault Laguna II (01–) и Espace IV (02–) с мотором 1.9 dCi. Данная модель стоит 8640 рублей.

Наконец, радиатор LRIC 18N6 адресован владельцам Volkswagen Passat B6 (05–), Passat B7 (10–), Passat CC (08–) и Tiguan (08–) с двигателями 1.4 TSI, 1.6 TDI, 2.0 TSI и 2.0 TDI. В рознице новинка стоит 7950 рублей ■



Moog анонсировал ребрендинг и внедрение новой технологии

Принадлежащий компании Federal-Mogul Motorparts бренд Moog внедрит новую технологию в производство компонентов рулевого управления и подвески и обновит упаковку запчастей.

Как сообщает пресс-служба компании, на заводе в Испании в ближайшее время будет запущено производство основных продуктов Moog, в которых применена новая технология Hybrid Core Technology. Это решение призвано повысить безопасность и долговечность деталей, а также обеспечить более высокое качество изделий благодаря использованию процессов армирования углеволокном и индукционной закалки.

Индукционная закалка, по заявлению производителя, обеспечивает прочность и долговечность шаровых пальцев. В частности, сталь, применяемая для изготовления рычагов из листового металла, прочнее традиционных материалов.

Новая синтетическая смазка, в свою очередь, облегчает правильный монтаж, а также оптимизирует трение компонентов для обеспечения плавной и точной работы системы рулевого управления в соответствии с конструктивными особенностями конкретного автомобиля.

Компоненты Moog имеют также особое цинк-ламельное покрытие, которое обеспечивает деталям высококачественную поверхность, улучшает их коррозионную стойкость и при использовании вместе с фирменными фланцевыми гайками увеличивает зажимное усилие, дополнительно повышая безопасность.

Компоненты, произведенные по новой технологии, выйдут на рынок в обновленной упаковке, выполненной в ярких желтых и синих цветах. Новый стиль со временем будет представлен во всех продуктовых линейках ■



«СтартВольт» представил новинки для «народных» иномарок

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания «СтартВольт» объявила о выпуске новых деталей электросистемы, адресованных владельцам популярных в России бюджетных иномарок.

В частности, как сообщает пресс-служба компании, в декабре возобновлены поставки стартера для Hyundai Accent AT (01—). Розничная цена детали — от 4540 рублей.

Как заявляет производитель, стартер аутентичен оригинальному изделию по выходным характеристикам и посадочным размерам, сборка при производстве детали — полностью автоматическая. На стартер распространяется расширенная гарантия: два года с момента продажи.

Кроме того, «СтартВольт» не так давно расширил ассортимент датчиков кислорода (лямбда-зондов) за счет десяти датчиков для «народных» иномарок. Новые лямбда-зонды предназначены для таких автомобилей, как Opel Astra J; Chevrolet Spark, Aveo, Cruze, Epica; Opel Antara, Chevrolet Captiva; Hyundai Tucson, Kia Sportage; Renault Logan II, Sandero, Duster; Renault Logan I, Lada Largus. Розничная цена новых датчиков — от 1550 рублей ■

LuK расширил линейку ремкомплектов коробок передач

Линейка ремкомплектов LuK RepSet 2CT для коробок передач с двойным сцеплением пополнилась комплектами для автомобилей марок Fiat, Renault и smart, а также для ряда моделей концерна Volkswagen.

Подразделение aftermarket компании Schaeffler выпускает отныне указанные комплекты для автомобилей smart forfour, smart fortwo и Renault Twingo с бензиновыми двигателями и 6-ступенчатыми коробками передач 6DCT250, для автомобилей Fiat, Alfa Romeo и Jeep с бензиновыми и дизельными двигателями и 6-ступенчатыми коробками передач FPTC635 DDCT, а также для автомобилей Suzuki с бензиновыми и дизельными двигателями и 6-ступенчатыми коробками передач TCSS.

Кроме того, Schaeffler также предлагает ремонтные комплекты для систем двойного «мокрого» сцепления для автомобилей Audi, Seat, Skoda и Volkswagen с 7-ступенчатыми коробками передач DQ500.

В каждый ремонтный комплект LuK RepSet 2CT, помимо модуля двойного сухого или мокрого сцепления, входят все необходимые для его замены компоненты, отмечает пресс-служба Schaeffler. Помимо этого, компания предлагает модульные комплекты специальных инструментов, необходимые для замены двойных сцеплений.

В дополнение к базовым комплектам инструментов выпускаются также специализированные, предназначенные для ремонта систем сцепления автомобилей конкретных моделей. К каждому комплекту LuK RepSet 2CT и специальному инструменту прилагается подробное руководство по монтажу с описанием технологии на восьми языках ■



Haft представил в России компоненты сцепления

Компания Carberry GmbH сообщила о расширении доступных на российском рынке запчастей марки Haft за счет деталей системы сцепления.

Главными особенностями и конкурентными преимуществами компонентов сцепления Haft в компании называют устойчивость механизма к высоким нагрузкам, долговечность и надежность.

Вся продукция, выпускаемая под торговой маркой Haft, проходит многоступенчатый контроль качества в процессе производства.

Заводы Carberry GmbH сертифицированы по системе качества ISO/TS 16949:2009.

Предприятия имеют собственные исследовательские центры, в задачи которых входит контроль производственных процессов и обеспечение высокого уровня надежности выпускаемой продукции.

На продукцию Haft распространяется годовая гарантия с момента покупки ■



Japanparts выпустил новые щетки

Компания Japanparts Group объявила о выпуске новой линейки бескаркасных и гибридных щеток стеклоочистителя.

За счет новых комплектов из 80 гибридных и 140 бескаркасных щеток для легковых автомобилей, фургонов и коммерческого транспорта Japanparts Group может обеспечить покрытие 99% всего находящегося в эксплуатации автотранспорта, заявляет пресс-служба компании.

Каждая щетка в новых комплектах снабжена восемью адаптерами, которые позволяют прикрепить ее как на стандартные поводки, так и на поводки нового поколения. В обновленный ассортимент входят щетки размером от 35 до 70 мм; они могут устанавливаться со стороны водителя, со стороны пассажира, а также на заднее стекло.

Внешняя конструкция щетки изготовлена из высокопрочного пластикового материала, устойчивого к воздействию экстремальных температур. Резина на рабочей поверхности щетки обработана жидким графитом — это, по заявлению производителя, обеспечивает минимальное трение и бесшумную работу стеклоочистителей ■

Valeo выпустила новые компоненты сцепления

Производственная линейка расположенного в Корее совместного предприятия компаний Valeo и Pyeong-Hwa Clutch Industry Co пополнилась 65 новыми артикулами сцеплений и их компонентов.

В обновленную линейку, как сообщает пресс-служба Valeo, вошли, в частности, 17 новых двухмассовых маховиков и комплектов Valeo FullPack, в том числе для Hyundai i40, Sonata 2.0 и Kia Sorento 2.4.

Кроме того, завод Valeo Pyeong Hwa начал выпускать 21 новый комплект сцепления, в том числе для Hyundai i20, i40, Elantra 2.0 и Honda Civic 1.5i, а также 27 новых гидравлических компонентов, в том числе главные цилиндры сцепления для Hyundai Getz 1.4 и Hyundai Sonata 2.0 (выпущенных после 2011 года).

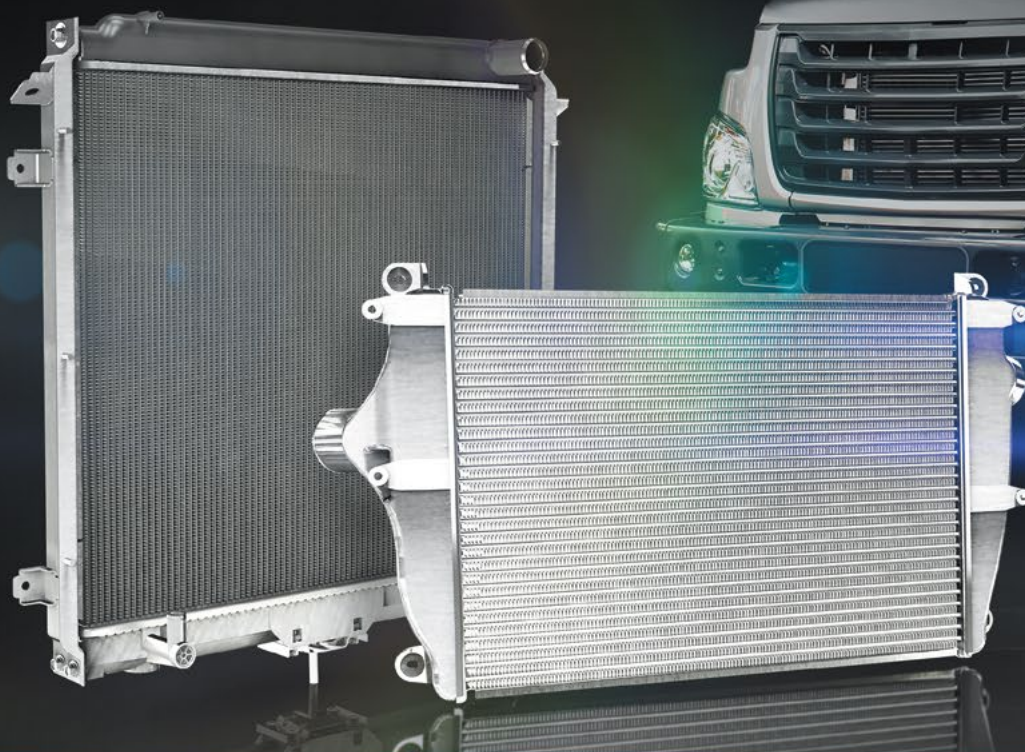
Совместное предприятие с корейским производителем Pyeong-Hwa Clutch Industry Co компания Valeo создала в 1998 году. С тех пор завод Valeo Pyeong Hwa выпустил более 900 артикулов сцеплений и их компонентов для вторичного рынка, в основном для азиатских автомобилей.

Новые артикулы дополняют линейку запчастей Valeo, которые, как заявляет производитель, производятся по стандартам качества для оригинальных компонентов ■



**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

Automechanika Frankfurt 2018

 ЧАСТЬ
3

 ЧТО ПОКАЗАЛИ НА ГЛАВНОЙ
МИРОВОЙ ВЫСТАВКЕ
АВТОКОМПОНЕНТОВ


Роман Зубко

Журнал «Движок» завершает серию материалов, посвященных международной выставке автокомпонентов Automechanika 2018 во Франкфурте-на-Майне и ее главным новинкам.

В третьей, заключительной части обзора читайте о том, что представили в выставочном комплексе Messe Frankfurt такие бренды, как Delphi Technologies, Schaeffler, ZF, Federal-Mogul, NSK, BorgWarner, Otto Zimmermann.

Delphi Technologies

Компания Delphi Technologies, ставшая независимой в конце 2017 года и сформированная на базе подразделений Delphi Automotive (ныне Aptiv), которые занимаются силовыми агрегатами и запасными частями, представила на «Автомеханике» свою новую стратегию, реализуемую на рынке послепродажного обслуживания. Было заявлено, что Delphi Technologies намерена уже в ближайшее время расширить свои мощности в сфере оригинального оборудования.

В фирменное портфолио технологий входят системы впрыска топлива, силовая электроника и системы управления для классических, гибридных и электрических легковых автомобилей и коммерческого транспорта. В частности, компания показала образцы 48-вольтовой электросистемы, оригинальное оборудование для которой поставляет Delphi Technologies.

Кроме того, компания представила новое сервисное решение для технологии непосредственного впрыска топлива (GDi), а также решение Multec 14 (M14) — систему впрыска, работающую под давлением 350 бар. Новое поколение форсунок позволит снизить объем выбросов от автомобилей с технологией GDi почти на 70%.

Еще одной новинкой от Delphi Technologies во Франкфурте стала упаковка запчастей нового дизайна. Отныне на нее нанесен новый логотип компании, прочность упаковки повышена, а на этикетке указана вся информация, необходимая для быстрой идентификации детали ■



Schaeffler

На своем стенде площадью около тысячи квадратных метров компания Schaeffler представила посетителям франкфуртской выставки концепцию «Гаража будущего». Компания продемонстрировала свои передовые технологии и комплексные ремонтные решения, которые отвечают все более высоким требованиям автопроизводителей настоящего и будущего.

В «Гараже будущего» все посетители стенда могли самостоятельно произвести замену двухмассового маховика и цепного привода ГРМ при помощи технологий смешанной реальности под контролем технических специалистов RepXpert.

Кроме того, Schaeffler представил все технические решения брендов LuK, INA и FAG с использованием технологий дополненной реальности: наведя специальный планшет на тот или иной системный узел, посетители стенда компании могли детально рассмотреть все компоненты, из которых он состоит, а также узнать, какие специальные инструменты и информационные материалы Schaeffler предлагает для его профессионального обслуживания.

Schaeffler продемонстрировал также функционал своего сервисного портала RepXpert, пользователи которого могут легко и быстро найти нужную им запчасть, а также получить всю необходимую информацию о ее правильной замене ■



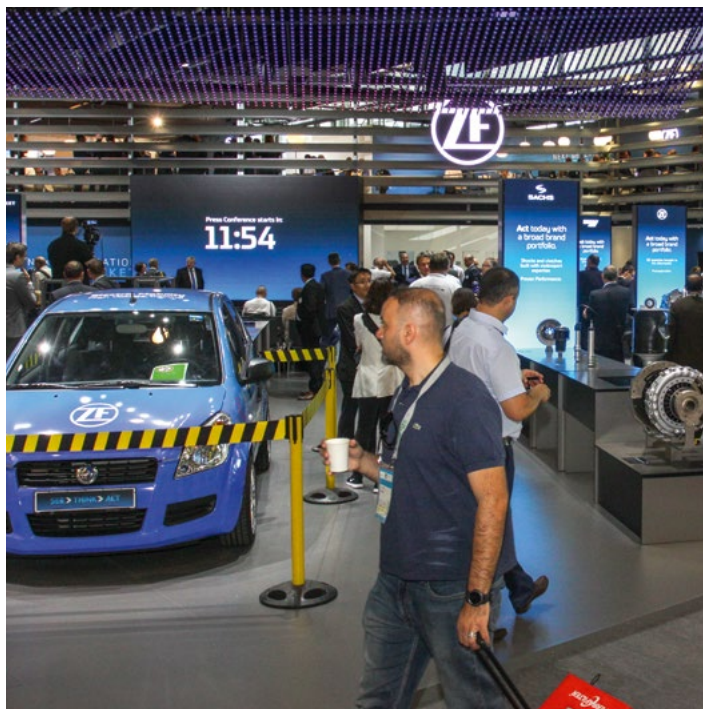
ZF

Подразделение Aftermarket концерна ZF представило во Франкфурте новое поколение тормозных колодок Electric Blue. Колодки, предназначенные для электромобилей, будут выпускаться под маркой TRW. Новинку, как заявляет производитель, отличают улучшенные шумовые характеристики, а также сниженный на 45% уровень выбросов твердых частиц во время торможения.

Новые колодки TRW Electric Blue для 15 наиболее популярных типов электромобилей стали доступны на рынке в сентябре. До конца текущего года они будут предлагаться для 97% парка легковых электромобилей в Европе.

Помимо новых тормозных колодок концерн ZF продемонстрировал во Франкфурте «умные решения» для СТО, за счет которых автомобили смогут передавать станциям техобслуживания информацию об особенностях эксплуатации, а ZF Aftermarket — обеспечивать правильность понимания этих данных сотрудниками сервиса. В частности, концерн показал новую «цифровую отвертку» для независимых СТО — приложение ZF Smart Service.

Оно позволит механикам проводить точную диагностику и получать пошаговую инструкцию по обслуживанию автомобиля при помощи мобильных устройств. Приложение ZF Smart Service уже проходит тестирование в Великобритании в рамках пилотной фазы проекта. По ее завершении этот новый продукт станет доступен на ряде европейских рынков, а затем и по всему миру ■



Federal-Mogul

Компания Federal-Mogul Motorparts анонсировала во Франкфурте запуск фирменной программы обучения и технической поддержки Garage Gurus, а также обновление продукции своих брендов.

В частности, детали рулевого управления и подвески Moog претерпели целый ряд улучшений, а бренд Champion объявил о запуске в Европе в конце 2018 года линейки аккумуляторных батарей. Кроме того, к концу года ассортимент продуктов Champion для сервисного обслуживания пополнится за счет новых тормозных компонентов, ламп, фильтров, щеток стеклоочистителей и деталей систем зажигания.

Бренд Ferodo представил на «Автомеханике» линейку тормозных дисков из композитных материалов, которые, как заявляет производитель, легче и эффективнее традиционных деталей. Бренд Jurid, в свою очередь, объявил о заключении новых контрактов на конвейерные поставки и представил новые тормозные колодки для Alfa Romeo. Кроме того, Jurid также объявил о предстоящем запуске производства композитных тормозных дисков. Бренд Veru представил новые иридиевые свечи зажигания, а также обновленный веб-сайт для стимулирования продаж своих продуктов.

Ряд брендов Federal-Mogul Motorparts показал во Франкфурте новые продукты в сфере двигателестроения. В частности, AE запустил в производство полые клапаны с натриевым охлаждением; Nürall представил противоизносное антифрикционное покрытие Ecotough NG для бензиновых двигателей; Goetze выпустил новые клапаны, предназначенные для региона DACH (Германия, Австрия, Швейцария); Payen расширил линейку Pro-Fit за счет нового продукта Fibersheets ■

NSK



Компания NSK представила на Automechanika Frankfurt 2018 линейку решений ProKIT — ремкомплектов для замены подшипников, содержащих все необходимые детали для замены подобной детали: сами подшипники, уплотнения, гайки и шпильки.

Среди посетителей выставки был также проведен конкурс, участникам которого предлагалось собрать из набора компонентов готовый шарикоподшипник. Те, кто правильно завершал сборку, получали этот подшипник в подарок; участник, выполнивший задание быстрее всех (55 секунд), получил специальный приз — билет на Гран-при «Формулы-1».

NSK продемонстрировал также линейку своих учебных программ и показал, как можно заменить ступичные подшипники с помощью инструментов от Gedore. Демонстрации, как отмечают в компании, проводились, чтобы подчеркнуть, насколько быстрыми, безопасными и надежными становятся рабочие операции при использовании специализированных инструментов ■



Otto Zimmermann

Известный среди владельцев автомобилей премиум-брендов немецкий производитель деталей тормозной системы представил на выставке во Франкфурте полную линейку тормозных дисков, среди которых можно выделить линейку составных (многокомпонентных) дисков FusionZ.

Данные диски, как заявляет производитель, имеют увеличенную прочность и при этом облегченную конструкцию, что позволяет снизить неподрессоренные массы в подвеске. Кроме того, диски обладают улучшенными параметрами охлаждения.

Серия FusionZ включает три типа дисков. Первый — Formula Z: диски с алюминиевой ступицей и литым фрикционным кольцом. Плавающее крепление обеспечивает радиальное тепловое расширение фрикционного кольца.

Диски Formula F имеют конструкцию, где ступица и фрикционное кольцо соединены заклепками, а диски Formula S состоят из стальной ступицы и литого кольца, когда элементы жестко фиксируются при отливке.

Интересной новинкой стало появление в линейке Sport слотированных дисков Black Z, имеющих оригинальные слоты в виде литеры “Z” и черное антикоррозионное покрытие. Напомним, что компания Zimmermann имеет производство в Германии, в городе Зинсхайм ■

ŠKODA

MONROE



Zimmermann



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



Ваша ОСНОВА надежного движения



VW POLO V

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ

CBVW-1L/R
CEVW-3L
CRVW-1
CQVW-3L
CLVW-2
CKVW-7



OPEL CORSA D

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ

CBG-64
CEG-15L/R
CRG-14
CQG-10L/R
CKG-57



FORD FOCUS

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ
ЗАДНИЕ КОЛОДКИ

CBF-24
CRF-10
CEF-37L/R
CQF-1L/R
CLF-23
CKF-14
CKMZ-23



AUDI A3

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ
ЗАДНИЕ КОЛОДКИ

CBVW-2L/R
CEVW-1L/R
CRVW-3
CQVW-1L/R
CLVW-1
SLVW-1
CKVW-8

ТЕПЕРЬ НА ЕВРОПУ

ПОСЕТИТЕ
НАШ ОНЛАЙН КАТАЛОГ:
WWW.NEOCTR.KR

Светодиодная оптика Hella



Илья Огородников

Прошлой зимой журнал «Движок» провел тест оптики, где сравнил эффективность ксеноновых и светодиодных фар автомобилей одной марки. Подопытными тогда выступили модели Skoda — Octavia и Superb. Несмотря на отличные потребительские характеристики обеих систем, победителем однозначно стали светодиодные фары новой «Октавии». Когда же на благо нашей редакции в течение целого месяца, почти не глуша двигатель, трудился флагманский кроссовер Kodiaq, мы пришли к выводу, что применяемая на нем светодиодная оптика заслуживает отдельного материала. Итак, отправляемся в Германию, в город Липпштадт — на родину знаменитого бренда Hella.

В очередной раз хочется напомнить, что производители автомобилей в полном смысле слова производителями не являются — они скорее конструкторы-сборщи-

Исследуем
технологии
на родине бренда,
в Германии

ки, которые разрабатывают идею и задают характеристики новой машины. После этого необходимые задания получают производители автокомпонентов, которые, в свою очередь, создают части будущей новинки и отправляют их

обратно автопроизводителю, чтобы тот собрал их в единое целое. Так что, когда вы говорите, например, что у вашего автомобиля неубиваемая подвеска, то знайте, что неубиваемая она не у автомобильной марки, а у ее поставщиков. Заслуга автопроизводителя тут только в том, что он ответственно подошел к выбору партнеров и хорошо установил их компоненты на место.

Все вышесказанное относится, конечно, и к компании Skoda, которая входит в немецкий концерн Volkswagen AG. Чешский бренд фары сам, понятно,

Небольшой городок Липпштадт в западной части Германии, недалеко от Дюссельдорфа (его население всего около 70 тыс. жителей), с самого начала был местом базирования компании Hella. Здесь расположены и центральный завод, и штаб-квартира. Предприятие занимает целый район городка, в котором буквально все в логотипах Hella, включая ближайшие остановки общественного транспорта. Даже улицы освещают фонари Hella



Одно из зданий администрации и автобусная остановка Hella



Через дорогу от главного завода компании расположилось небольшое одноэтажное, но вытянутое в длину здание. Это испытательный тоннель длиной 140 метров. Именно тут тестируются все типы и виды фар Hella



не делает, а получает готовую продукцию от главного поставщика оптики концерна Volkswagen. Само собой, немецкий автогигант сделал патристичный выбор, тем более что глобальных производителей оптики во всем мире можно пересчитать по пальцам одной руки. Поставщиком оптики стала немецкая компания с мировым

именем и более чем столетней историей — Hella.

Начиная с 1899 года компания Hella занималась светом — сначала делала ацетиленовые горелки, фонари и фары для велосипедов, всевозможных повозок и колясок, ну а с появлением автомобилей переключилась на них.

Разумеется, за время своего существования Hella прошла все этапы становления световых систем, а во многих случаях стояла у истоков новых технологий, которые были успешно внедрены в серийное производство. Собственно, только автомобильных подразде-

лений у компании Hella два: одно работает с автопроизводителями и занимается конвейерными поставками, второе ориентировано на вторичный рынок, в том числе производит всевозможные фары дополнительного освещения. Нас в данном случае интересует первое и, главным образом, то, как оптике Skoda Kodiaq удастся функционировать настолько эффективно.

Чехи, как и весь головной концерн VAG, постепенно отказываются от ксенонового света: в России такие фары остались только у бюджетной модели Rapid да у Superb, который ждет обновления. Kodiaq, как и последнее поколение Octavia, оснащается либо базовой галогенной оптикой, либо сразу светодиодной. Причем флагман кроссоверного ряда оснащен топовой адаптивной системой AFS или Adaptive Frontlighting System. Разбираемся, как же она работает.

Ключевое слово, конечно, Adaptive. С момента появления светотехники на автомобиле стало понятно, что под каждые конкретные условия движения нужен соответствующий свет, иначе возникают трудности с видимостью. Первым делом научились разделять свет на ближний и дальний.

Кроме того, уже на заре автомобилестроения встал вопрос о необходимости заставить фары светить в одном направлении вне зависимости от загрузки, а потом и «заглядывать» за поворот. Так появились первые корректоры, а с конца 1920-х годов инженеры активно экспериментировали с поворотными фарами. Вариантов было предостаточно, однако современный тип фар придумали только к началу 2000-х годов — и сделала это компания Hella.

Идею воплотили следующим образом: источник света был поставлен на поворотную раму, которую двигали электромоторы, основываясь на данных с датчиков положения руля. Поворота ± 15 градусов хватало для того, чтобы почти вдвое увеличить дальность освещенности изгибающейся дороги. Самое интересное, что компания Hella сразу внедрила еще две функции: в зависимости от скорости автомобиля моторчики поворачивали линзу быстрее или

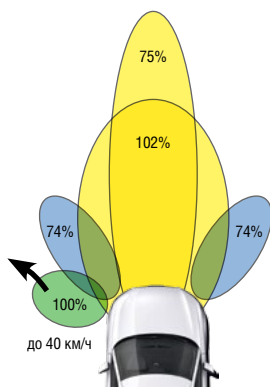


Предприятие в Липпштадте — не только центральный завод, но главный технологический центр Hella. Здесь разрабатываются самые передовые технологии компании и тут же внедряются в производство. Также именно отсюда по всем остальным предприятиям Hella распространяются самые сложные и технологичные световые компоненты, которые на локальных производствах проходят только процесс окончательной сборки

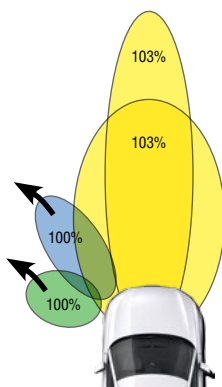
ŠKODA



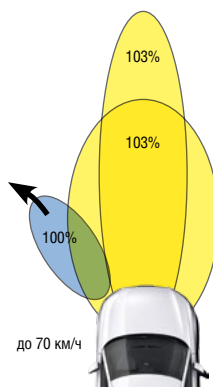
Передние фары — AFS — основные режимы
Режим V — городской режим
15-50 км/ч



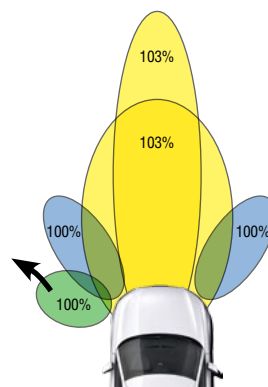
Передние фары — AFS — основные режимы
Режим C1 — за городом
0-15 км/ч



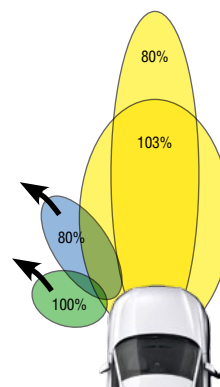
Передние фары — AFS — основные режимы
Режим C2 — за городом
50-120 км/ч



Передние фары — AFS — специфические режимы
Offroad — FPA
0-30 км/ч



Передние фары — AFS — специфические режимы
Туристический режим





медленнее, а если перед поворотом машина не двигалась, но был включен «поворотник», одна фара продолжала светить прямо, а вторая — в сторону поворота. Так появилась система Dynamic Bend Lighting.

Однако с серийным внедрением подобной оптики развитие не остановилось. Оставалась еще масса нерешенных проблем: в частности, ослепления встречных водителей, эффективности освещения при разной погоде, скорости движения и территориального нахождения, то есть освещения в городе, пригороде и на трассе.

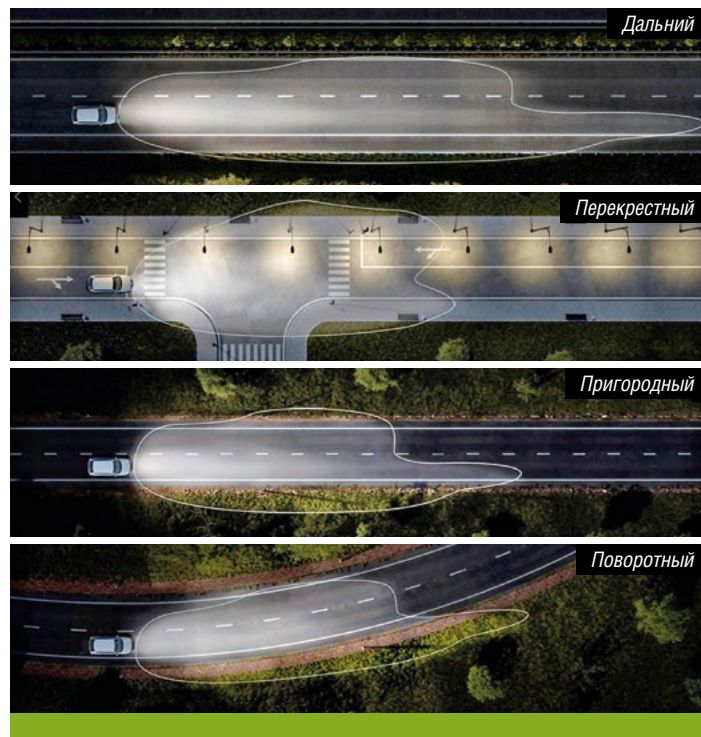
Тут создателям очень помогла цифровизация, так что оставалось наткать в машину всевозможных датчиков и прописать блок управления фарами соответствующее ПО. Однако как быстро менять сам световой пучок? В компании Hella придумали простое и эффективное решение — вставить между источником света (сначала ксеноновым, а затем светодиодным) и рассеивающей линзой специальный четырехсторонний



Первый поворотный модуль компании Hella

вращающийся барабан Vario, каждая сторона которого формировала свой световой рисунок.

В результате получилось четыре режима освещения: городской, пригородный, трассовый и перекрестный. Кроме того, осталась поворотная платформа, в помощь которой добавили дополнительные блоки подсветки обочины. Ко всему этому подвели данные от датчиков скорости, дождя, освещения и поворота руля, в результате чего и получилась система адаптивного



управления головным светом, или Adaptive Frontlighting System (AFS), которую уже со светодиодным источником света и внедрили в Skoda Kodiaq, а также во многие другие автомобили.

На скорости до 55 км/ч пучок света имеет четко выраженную и недалеко расположенную горизонтальную границу, чтобы не слепить других водителей. Расширенная форма пучка перед автомобилем позволяет лучше замечать пешеходов и велосипедистов по краям дороги.

Загородный свет включается в диапазоне 55–100 км/ч — это аналог традиционного ближнего света с тем отличием, что проекционный модуль генерирует асимметричный световой пучок,

Адаптация светового пятна Skoda Kodiaq в зависимости от условий движения

чтобы не слепить встречный поток. Граница светового пучка поднимается чуть выше, чем в городе, — для лучшей видимости. При разгоне свыше 100 км/ч модуль обеспечивает необходимый световой пучок для прямолинейной езды и поворотов на высокой скорости.

Дальний свет принципиально не отличается, но не требует от водителя никаких действий для переключения в скоростной или загородный режим. На помощь тут как раз приходит штатный датчик освещенности, размещенный на обратной стороне салонного

ŠKODA

MONROE



Zimmermann



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



Фары Skoda Kodiaq подстраивают свет даже в зависимости от выбранного режима движения системы Driving Mode Selection. В эcoresиме адаптивность «засыпает», в Sport, наоборот, подстраивается максимально быстро

зеркала заднего вида. В плохих погодных условиях, ориентируясь на показания штатного датчика дождя и работу дворников, если те включены более двух минут подряд, система адаптирует световой пучок таким образом, чтобы рассеивание луча в каплях воды или снеге не слепило водителя. То есть затемняет участок непосредственно перед автомобилем.

В реальном режиме движения такая вариативность головного освещения влияет прежде всего на безопасность движения, а если говорить проще — на комфорт. В данном случае эти понятия тесно связаны. Водитель вообще не думает о том, что и как у него включено, — не подбирает нужный режим фар и не отвлекается на переключение и тем более включение/выключение. За всей окружающей действительностью следит автоматика, подстраивая максимально эффективный свет под каждую конкретную обстановку.

Если в городском режиме движения, когда на большей части улиц есть внешнее освещение, на это не слишком обращаешь внимание, то во время много часового движения по трассе, особенно по незнакомым дорогам, система AFS многократно снижает усталость глаз и общую утомляемость в пути. Светодиодные фары Skoda Kodiaq «лупят» на полкило-

метра вперед, позволяя задолго оценивать обстановку, и при этом не слепят «встречку». А на серпантинах и просто крутых виражах подсвечивают внутренние углы, позволяя увидеть край дороги.

Все это мы смогли в полной мере оценить на дорогах России и Европы за месяц теста чешского кроссовера, намотав в общей сложности более 5000 км.

Каков итог?

Как нетрудно догадаться, останавливаться на достигнутом Hella не собиралась. Автомобили премиум-класса уже вовсю используют матричные фары, где источником света являются несколько объединенных блоков светодиодных элементов, каждый из которых может отдельно светить или не светить, причем во включенном состоянии еще и с разной интенсивностью — так достигается разный уровень подсветки для того или иного участка дороги. Фары научили получать данные даже с карт штатной навигации, чтобы они заранее подстраивали свет в зависимости от маршрута и даже перепадов высот дороги.

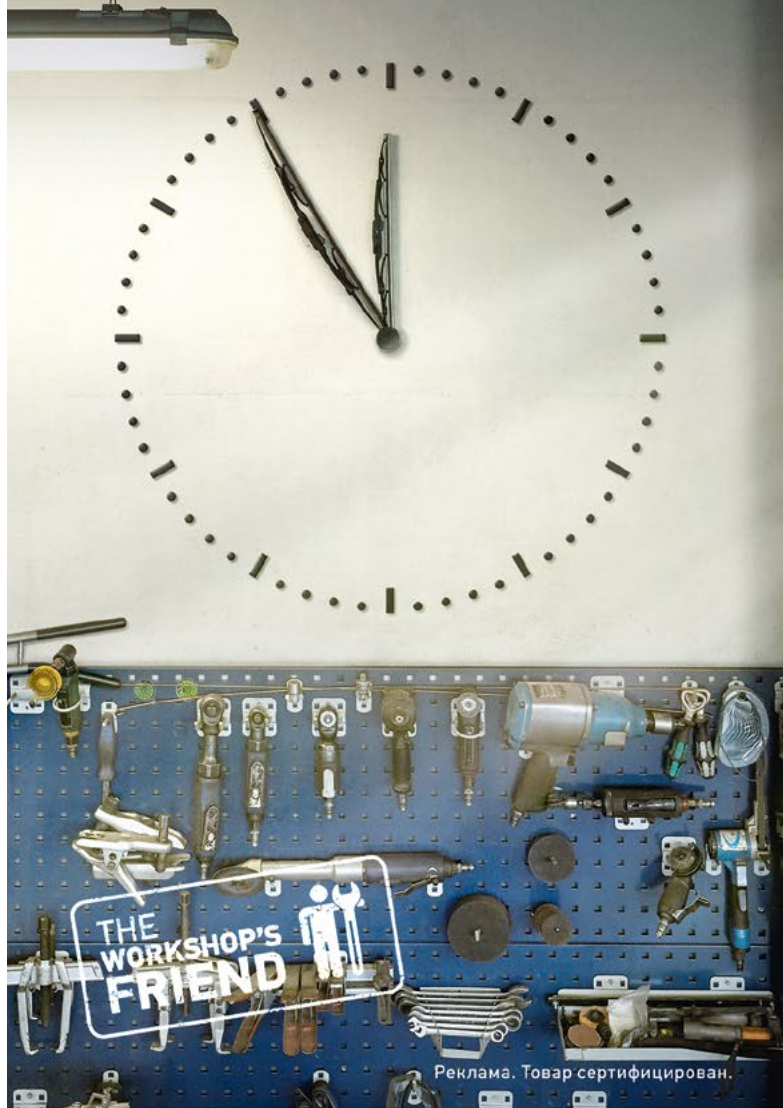
В 2018 году в эту систему смогли внедрить лазерные источники света, которые подключаются с 70 км/ч и «бьют» на еще большее, чем светодиоды, расстояние. Ну а ближайшим будущим являются жидкокристаллические фары, у которых вообще почти неограниченные возможности, в том числе даже по цветовому проектированию светового рисунка на дорожное полотно.

Хотя интересен и тот факт, что прогресс в развитии автотранспорта может привести... к отказу от автомобильных фар вообще: беспилотникам ведь они не нужны! Но об этом — в другом материале журнала «Движок».



Компания Hella имеет 125 представительств в 35 странах мира, а общее число сотрудников превышает 40 000 человек. Около 3 000 трудится на главном предприятии в Липпштадте

ПОДОШЛО ВРЕМЯ ЗАМЕНЫ? ВЫБИРАЙТЕ ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ HELLA!



Реклама. Товар сертифицирован.

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ ЗАЧАСТУЮ
ЗАМЕНЯЮТ В ПОСЛЕДНИЙ МОМЕНТ!
ТЕПЕРЬ ЭТО МОЖНО СДЕЛАТЬ
В СЧИТАННЫЕ СЕКУНДЫ – БЛАГОДАРЯ
ТЕХНОЛОГИИ EASYCHANGE ОТ HELLA.



www.hella-russia.ru



Официальный ДИЛЕР

ПРОТИВ

FIT Service



Илья Огородников

Редакционной французской «рабочей лошадке» журнала «Движок» стукнуло уже 10 лет, а значит, пора основательно привести в порядок честного труженика. За годы обслуживания машина видела разные сервисные станции, полжизни проведя под присмотром дилера, а половину — в независимых СТО. Собственно, и сейчас закрепленного места ремонта за «Рено» нет, так что мы решили начать серию сравнительных тестов крупных петербургских сетей СТО, чтобы выявить лучшую из них. Итак, первым заездом сравниваем обслуживание у дилера с федеральной сетью FIT Service.

В свое время Renault Symbol в топ-комплектации с 16-клапаным двигателем 1.4 (98 л. с.) серии K4J и механической коробкой передач был выбран за очень хорошее сочетание потребительских качеств и невысокой цены — типичный «бюджетник». А годы показали, что машина оказалась довольно выносливой даже по меркам российских условий и,

самое главное, очень недорогой в обслуживании — как по стоимости работ, так и по цене запасных частей, в том числе оригинальных.

Многие могут спросить: почему не Logan? При всем уважении к популярной модели первого поколения турецкий седанчик Symbol, выросший из французского хэтчбека Clio, все-таки представитель исконно европейской школы автомобилестроения с соответствующим



Ремонтируем
редакционный
Renault Symbol

Итак, приблизительно зная, что нам предстоит ремонтировать, мы все равно отправляемся на диагностику — и именно в дилерский центр. Причина проста: ради увеличения прибыли СТО дилер найдет даже те неисправности, которых нет, с которыми можно ездить или которые проявятся еще не скоро.

Кроме того, сервисмены дилерского центра, работающие долгое время с одной маркой, все-таки в типичных неисправностях ориентируются лучше среднестатистического сервиса и, как правило, заранее знают, как и что смотреть в конкретной модели.

По итогам диагностики дилер готовит удобную сводную смету с своими ценами, где прописывается каждая гайка, которую неплохо бы было заменить, и главное — оригинальные номера запчастей, по которым очень удобно искать заменители в интернет-магазинах. Да и комплексная диагностика на официальной станции стоит обычно очень недорого.

Получившийся список работ во многом был ожидаем. Пробег нашего Renault приблизился к 85 000 км, а потому машине требовалось самое дорогое регламентное ТО. Кроме того, износи-

уровнем комфорта, эргономики, оснащения и поведения на дороге, даже несмотря на специфическую внешность и тесноватый салон.





лись детали тормозной и выхлопной системы, а также подвески.

Итого:

1. Замена масла и масляного фильтра.
2. Замена воздушного и салонного фильтра.
3. Замена свечей зажигания.
4. Замена ремня ГРМ.
5. Замена роликов натяжения.
6. Замена помпы системы охлаждения.
7. Замена антифриза.
8. Замена передних ступичных подшипников.
9. Замена пыльников левого ШРУСа.
10. Замена передних тормозных колодок.
11. Замена задней «банки» глушителя.
12. Замена ламп ближнего света и «габаритов».

Суммарная стоимость подобного ремонта с применением оригинальных комплектующих составила ни много ни мало 72 000 рублей (правда, без учета хороших действующих скидок), что равняется трети от рыночной стоимости нашего автомобиля. Самое дорогое — замена ремня ГРМ, которая по регламенту делается с вывешиванием двигателя и заменой массы сопутствующих компонентов, а также замена «банки» глушителя — из-за неадекватной стоимости оригинальной детали.

Понятно, что за такие деньги ремонтировать машину мы не собирались, однако и полностью отказываться от обслуживания у дилера планов не было. В результате ремонт был разделен на две части: регламентные работы мы решили оставить официальной станции, а вот дорогие отдать независимой СТО.



Мониторинг стоимости ремонта в Петербурге показал, что самые интересные цены предлагает сеть FIT Service — к примеру, выполнить комплекс работ по замене ремня ГРМ на Renault Symbol они согласились всего за 4000 рублей. А вот стоимость запчастей, увы, гуманностью не отличается: «пробивание» деталей по заводским номерам выявило, что отдельные неоригинальные запчасти стоят на станции FIT Service дороже, чем оригинальные у дилера.

В результате быстро нашлось компромиссное решение — самостоятельная закупка деталей в одном из самых известных российских интернет-магазинов. И здесь очень кстати пришлось оригинальные номера запчастей, выданные дилером, а также

профессиональное знание рынка компонентов, в частности наши собственные тесты продукции.

В результате нами были закуплены следующие компоненты: полный ремкомплект ГРМ компании Gates с немецкими подшипниками Ina, которые идут в оригинальной поставке, ступичные подшипники мирового топ-бренда SNR, оригинальный комплект пыльника ШРУСа со смазкой, помпа системы охлаждения Kolbenschmidt — официального поставщика концерна Volkswagen, 7 литров охлаждающей жидкости французского бренда Total. И до кучи мы решили поменять лампочки «габаритов» и ближнего света на улучшенный комплект Philips White Vision Ultra, обещающий +60% к светимости. Суммар-

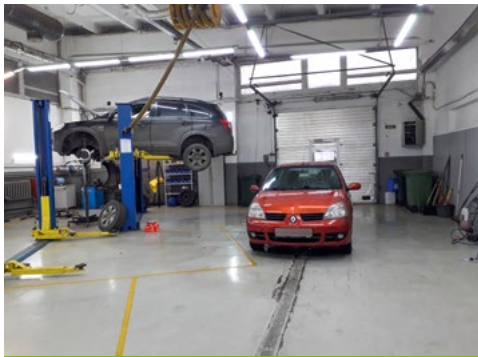
ная стоимость всего вышеперечисленного — менее 12 000 рублей, что почти вдвое дешевле стоимости деталей у дилера и заметно меньше затрат на FIT Service. Неудивительно, что интернет-магазины запчастей отбирают половину заработка у СТО.

FIT Service

В Петербурге у сети FIT Service две станции, одна из которых представляет собой небольшой сервис, разумеется, в фирменных оранжевых цветах: два места мастеров-приемщиков, небольшая и уютная комната отдыха и пара витрин с фирменными аксессуарами и запчастями. Сервис располагает небольшой закрытой парковкой, правда, не очень ухоженной, но на ней можно безопасно оставить машину на ночь.

Предварительная запись на сервис по телефону и согласование работ с ценами и временем проходила буднично, за исключением того, что мастер-приемщик оказался не очень внимательным слушателем, в результате чего его приходилось «тормозить» и объяснять, что делать нужно будет только то, что надо, а не то, что они могут предложить. А вот уже непосредственно с приезда на сервис начались приключения.

Прежде всего, мастер-приемщик оказался один, причем из новой смены (не той, что принимала



предварительную запись) и был занят... приемкой товара на склад. Так что пришлось сидеть и ждать, пока сотрудник разберется с запчастями и накладными, после чего объяснение необходимых работ пришлось начинать заново.

Тут же выяснилось, что замена ремня ГРМ на Renault Symbol стоит не 4000 рублей, как было объявлено по телефону, а 6300. На резонный вопрос — как так? — специалист ответил, что не знает, где его коллега увидел другую цену, поскольку программа выдает одну и ту же. Позже в заказе-наряде нами была замечена другая неточность — указан двигатель 1.6 вместо 1.4. Но мастер заверил, что цена 6300 рублей ни от чего не зависит, а мотор 1.6 указан потому, что в их программе для Renault Symbol другого нет. Что удивительно, поскольку двигатель 1.6 для Symbol в Россию не поставлялся вообще, а разница стоимости замены ремня ГРМ на 16- и 8-клапанном моторе Renault 1.4 отличается на треть из-за конструктивных особенностей.

В ходе приема купленных деталей выяснилось, что интернет-магазин ошибся и выдал вместо внутреннего пыльника ШРУСа внешний. Работа грозила встать на сутки, поскольку было необходимо дозаказывать деталь. Однако специалисты FIT Service заверили, что оригинальный пыльник они привезут сами со своего склада, пока будут менять ГРМ. Правда, запчасть обойдется нам на 30% дороже. Понятно, что мы согласились, оставив Renault до вечера.

В середине дня раздался звонок от механика, который сказал, что неплохо бы заменить сальники коленвала и распредвала, поскольку они уже «потеют» и скоро все равно потребуют замены.

Разбирать двигатель придется снова, что обойдется заметно дороже. Сейчас же стоимость процедуры и деталей прибавляла к ремонту чуть больше 4000 рублей.

Интересно, что к подобному раскладу мы были готовы, поскольку об этом нас предупредил дилер еще на диагностике, рассказавший,



что и как меняется в нашем моторе и почему это стоит так дорого.

Свою роль в ремонте сыграл и злосчастный пыльник ШРУСа: к заказанному сроку на сервис он так и не попал. Специалисты FIT Service извинились, сославшись на нерадивого поставщика и доставку, и клятвенно пообещали доделать все завтра. Но и завтра



Итог заезда на FIT Service: три дня простоя вместо одного дня работ, мокрая и грязная машина на выдаче, замена комплекта ГРМ вместо обещанных 4000 рублей обошлась в 10500, а общий счет вместо обозначенных 10000 рублей в итоге вырос до 17870. Плюс отказ выполнять одну из работ по причине собственной некомпетентности

рассказывали о том, что главными характеристиками ламп являются показания напряжения и мощности (в точности совпадавшие с заводскими), они, наверное, прогуляли.

Официальный дилер Renault «Петровский автоцентр»

Дилеров Renault в Петербурге осталось три, а самым узнаваемым и самым распространенным (с пятью центрами) является «Петровский автоцентр». Собственно, один из его шоурумов и оказался самым близким к нам по месторасположению. Огромный автосалон с полным комплексом всех возможных услуг был переделан в свое время из другого центра — марки Peugeot, которой на российском рынке, в отличие от земляков, не очень везет.

Понятно, что в таком центре гораздо интереснее убивать время, разглядывая новые машины, общаясь с персоналом и подбирая себе новое дооборудование.

Запись на сервис вызвала трудности только в плане уточнения деталей ремонта. Дело в том, что записывают на сервис девушки-секретари, которые выполняют

^ Вот так, по мнению FIT Service, выглядит бесплатная технологическая мойка, которую проводят почему-то после ремонта

на сервис никто ничего не привез, причем звонить и узнавать об этом пришлось уже самим. А после-завтра было воскресенье, когда доставка FIT Service не работала в принципе. В результате о том, что все готово, мы узнали в понедельник вечером.

Вишенкой на торте стал отказ мастеров FIT Service менять лампочки ближнего света. Механики, видимо, испугались повышенного значения цветовой температуры: «Эти лампочки расплавят фары, мы на себя ответственности не возьмем!» — заявили нам в сервисе. Уроки физики в школе, где

PHILIPS

X-tremeUltinon LED

Освещение НОВОГО уровня

Светодиодные лампы Philips X-tremeUltinon LED-HL оснащены **высококачественными светодиодами LUXEON** с цветовой температурой 6500 К. Благодаря системам теплоотвода **AirFlux** и **AirCool** срок службы таких ламп составляет **до 12 лет**. Подчеркните характер своего автомобиля: привлечите внимание, установив новые светодиодные лампы Philips X-tremeUltinon LED.

innovation ✨ you



Перед использованием усовершенствованных светодиодных ламп убедитесь, что это разрешено законодательством.

philips.com/automotiveLED



роль живых автоответчиков, — ни точных цен, ни точных сроков, ни, само собой, особенностей ремонта они не знают. Они могут просто согласовать день и дату, а также попробовать соединить с мастером, дозвониться до которого почти невозможно. Благо у нас осталась смета ремонта с диагностики, по которой мы могли ориентироваться.

Итого дилеру мы поручили:

1. Замену масла и масляного фильтра.
2. Замену воздушного и салонного фильтра.
3. Замену свечей зажигания.
4. Замену антифриза.
5. Замену передних тормозных колодок.
6. Замену ламп ближнего света и «габаритов».

Тут, понятно, ничего сложного — по сути, расширенное плановое ТО. Стоимость такого официально составляет 8000 рублей, плюс 1800 рублей — замена антифриза (только работа), плюс 4000 рублей — замена передних тормозных колодок, плюс 900 рублей — замена ламп. Итого 14700 рублей. Немало.

Однако очень приятные новости ждали нас на приемке. Оказывается, чтобы клиенты не разбегались с официального сервиса, для постгарантийных машин бессрочно действуют очень неплохие скидки — 20% на любые оригинальные запчасти и целых 45% на все виды работ.

Результат аттракциона неслыханной щедрости дилера Renault по факту оказался выгоднее большинства независимых СТО: полное ТО с заменой свечей обошлось в результате в 5800 рублей,



Сдача автомобиля на сервис дилера проходит вместе с клиентом, с записью в акт всех кузовных повреждений и пожеланий

замена антифриза — в 990 рублей, замена колодок — в 2720 рублей, замена ламп — в 500 рублей. Итого предварительная стоимость работ сократилась до 10010 рублей.

Удешевление ремонта на треть обрадовало настолько, что мы согласились помимо замены масла на промывку двигателя с помощью присадки Pro-Tec P1001EF и вместе с заменой лампочек Philips (которые отказался менять FIT Service) на полировку замутневших за 10 лет фар. Это прибавило к стоимости работ еще 1500 рублей.

Машина, сданная дилеру утром до конца рабочего дня,

была готова к четырем часам, полностью вымытая и высушенная, с отполированными фарами, а весь список работ был выполнен, включая дополнительно рекомендованные, которые были повторно обнаружены в рамках диагностики, включенной в плановое ТО.

Кроме того, дилер сложил в машину все использованные компоненты и коробки, а также старые запчасти как гарантию проведенной замены. Неплохой ход, учитывая, что на FIT Service мы предоставили собственные запчасти дорогих брендов, а что там нам поставили в итоге за три дня, можно будет узнать только при следующей замене.

Каков итог?

Сразу говорим, что качество самого ремонта в данном тесте мы не оценивали, поскольку проверять за сервисменами их работу по новой возможности у нас не было. Важен был сам подход к клиенту, оперативность и качество взаимодействия по всем вопросам.

Честно, мы очень надеялись на то, что общий уровень независимых СТО если и не сравнялся с дилерским, то хотя бы приблизился

к нему. Увы, случайно выбранная на основании цены и имиджа станция показала, что это пока не так. Бренд FIT Service, очевидно, делали первоклассные маркетингологи: снаружи — ударная рекламная кампания, включая звезд шоу-бизнеса, яркая и уютная «оболочка», красивые цифры экономической статистики, внедрение интернет-технологий и сотрудничество с крупнейшими компаниями-партнерами.

Не будем, опять же, оценивать по одной станции всю сеть, но конкретный сервис в Петербурге «внутри» оказался типичной придомовой СТО с несогласованностью сотрудников и отделов, посредственным клиентским сервисом и вызывающей сомнения компетентностью сотрудников. В очевидных плюсах — только стоимость работ.

А вот дилерские центры, по крайней мере на примере Renault, сделали невероятный шаг к постгарантийным клиентам. Понятно, что в целом стоимость запчастей и работ у дилера остается на высоком уровне. Если замену комплекта ГРМ за 16000 рублей еще можно пережить, то вот замена оригинальной задней «банки» глушителя на Symbol за почти 20000 рублей — это перебор. Однако стандартные и плановые работы с учетом действующих скидок реально заставляют отказаться от услуг сторонних сервисов. Мало того, что качество услуг и заботы несравнимо выше, так еще и у дилера получается дешевле. Главный вопрос: надолго ли?

Пока счет 1:0 в пользу дилера. Впереди — продолжение ремонта нашего Renault Symbol и тест очередной сетевой СТО.





FEBEST

A U T O P A R T S

Решения для Вашего автомобиля

Изучаем производство амортизаторов Monroe



Илья Огородников

В нашем большом путешествии по Германии, где мы изучали производства компонентов для Volkswagen AG и кроссовера Skoda Kodiah, в частности, пришлось сделать небольшой крюк и заехать в соседнюю Польшу. Именно здесь находится один из производственных кластеров компании Теннeco, которая выпускает, в том числе для концерна VAG, амортизаторы Monroe. Смотрим, из чего и как они делаются.

Если начинать с истории бренда Монрое, то придется писать еще одну статью, поскольку за 102 года компания успела добиться невероятных успехов, став одним из главных производителей элементов подвесок в мире! В 1926 году Монрое выпустила первый гидравлический телескопический амортизатор двойного действия, который работает как на сжатие, так и на отскок, а сегодня бренд владеет 30 заводами по всему миру, выпуская амортизаторы

и пружины для 53 автопроизводителей, включая компанию Skoda.

Интереснее тот факт, что изначально американский бренд смог завоевать европейский рынок: Монрое держит первое место по ассортименту для европейского автопарка и является одним из лидеров по продажам продукции для японских авто. И все это несмотря на сильнейшие позиции и возможности конкурентов.

Всего у Монрое несколько линеек. Первая — это электронно-управляемые амортизаторы,

как на нашем Skoda Kodiah, изменяющие жесткость в зависимости от выбранного режима движения. Гордость компании для вторичного рынка — амортизаторы OESpectrum с технологичной системой клапанов, подстраивающих характеристики под качество дороги. Самый широкий ассортимент артикулов — в линейке Original, а для коммерческого транспорта используются амортизаторы Magnum. Кроме того, компания Монрое выпускает амортизаторы для кабин грузовиков и упоры для подъемных дверей.

Бывая на разных автопроизводствах, мы неоднократно подчеркивали, что производители автомобилей на своих предприятиях лишь собирают в единое целое то, что приходит от поставщиков компонентов. Тестовый Kodiah состоит из тысяч деталей, которые

Из чего
сделан Skoda
Kodiah





делают для него сторонние бренды, а Skoda занимается лишь разработкой и окончательной сборкой.

Абсолютно та же самая история и в мире автокомпонентов. Амортизатор Монрое состоит из десятков деталей, многие из которых в готовом виде поставляют сторонние производители со всего мира — от Бельгии до Японии и Китая. А на заводе Монрое они уже собираются вместе.

Производственный кластер состоит из двух одинаковых заводов: один — для изготовления продукции на вторичный рынок, другой — для поставки на конвейер. Почему нельзя все выпускать на одном, но большом заводе?

На заводе есть специальная зона, где на досках висят десятки важнейших графиков и таблиц. Это индикаторы эффективности работы, а также всевозможные производственные показатели: безопасности, качества, доставки, цены, влияния человеческого фактора и проч. По ним руководство легко ориентируется, насколько качественно работает та или иная смена на том или ином участке



Все просто: запросы на первичном и вторичном рынке разные. Автопроизводителям нужно много амортизаторов одного вида, а сегменту aftermarket — наоборот, небольшое количество каждо-

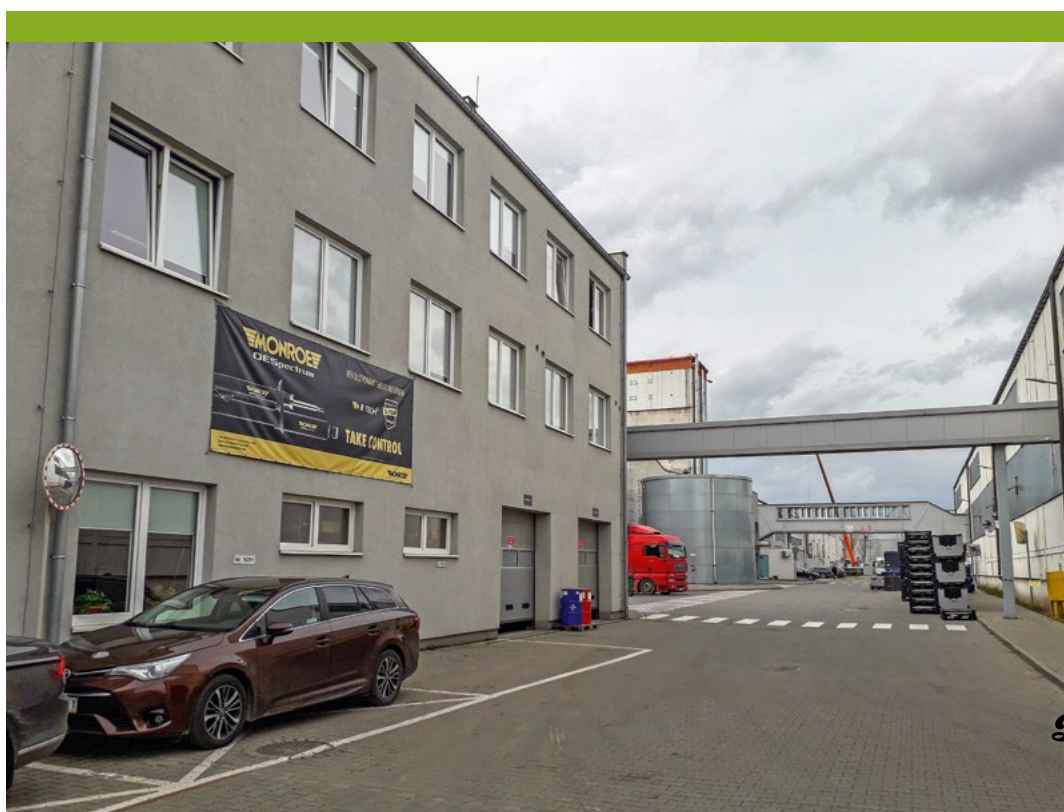
го из всех возможных вариантов для многих моделей авто.

Чтобы не запутаться в логистике и производственных мощностях, и было принято решение поделить все производство на две независимые части. Причем технологичный производства полностью идентичные. Разница только в настройках клапанных дисков амортизаторов для вторичного рынка. Их преднастривают на 5-15% жестче, чтобы компенсировать износ других элементов подвески автомобиля с пробегом.

Завод Монрое для вторичного рынка занимает 1500 кв. м, выпускаемая 4100 артикулов, а общий объем единиц продукции в 2018 году составил 5 млн штук (!). Производятся они в три смены силами всего-то 560 человек, из которых около 40% — женщины. Персонал на заводе достаточно молодой, поскольку производство расположено в регионе с большим количеством учебных заведений. Правда, и оплата труда здесь по европейским меркам небольшая — в среднем около тысячи евро в месяц.

Как на большинстве современных производств, почти все операции автоматизированы — это необходимо для минимизации человеческого фактора и улучшения качества. Последнее, само собой, зависит и от технического состояния станков, так что за оборудованием внимательно следят, регулярно проверяя каждый проводок. Монрое не жалеет на это средств: за последнее время в модернизацию и новую линию было вложено более 3,5 млн евро, включая закупку самых современных станков и роботов немецкого производства. Закупка металла происходит в Турции, причем в виде готовых железных труб.

Один из технологичных аппаратов делает внутреннюю трубу для двухтрубных амортизаторов:





оператор только программирует необходимую длину, а подачу, обрезку и полный контроль качества получившейся детали выполняет сам станок. Дальше трубка поступает в моечную камеру, где очищается от возможных остатков стружки, и на проверку внутреннего диаметра. Данный этап очень важен, поскольку по нему выставляются правильные настройки демпфирующих усилий.

Форма внешней трубы делается выпрессовкой в зависимости от модели. Далее ставится крепе-

ние и надевается крышка, после чего элементы свариваются. Сварка идет в два этапа: первый — между креплением и камерой, второй — поверх крышки. В зависимости от сложности конструкции амортизатора используются разные станки для сварки, в том числе с лазерным уровнем для максимально точной установки в станок. Например, отдельная оснастка требуется при производстве стоек. В производственном цикле Монрое выпуск амортизаторов и стоек делится поровну. Некоторые типы сварки, например на 360 градусов, требуют выполнения процедуры только роботом.

Самая новая и технологичная линия — для производства однотрубных амортизаторов. Она почти целиком автоматизирована, главным образом под сборку внутренних компонентов амортизатора. Здесь же осуществляется процесс сварки и спайки.

Операторы, кстати, в основном девушки, которые эффективнее выполняют монотонную работу.

Финальная производственная линия состоит из трех частей. На первой происходит наполнение гидравлической жидкостью. Затем амортизатор проходит контроль демпфирующих

усилий, и, если все в порядке, происходит спрессовка и маркировка. Последний этап — покраска электростатическим способом. После чего осуществляется финальный визуальный контроль качества и упаковка.

Коробки с готовой продукцией отправляются на дистрибуционные



ŠKODA

MONROE



Zimmermann



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



Плановая, автоматизированная и выборочная проверка качества выполняется на каждом производственном этапе. Проще всего с автоматизированными станками, которые в процессе работы проверяют все отклонения от нормы и автоматически сигнализируют о браке. Такая деталь идет только на утилизацию. Кроме того, дополнительно оператором проверяется каждая сотая запчасть, а каждая пятисотая проходит комплексную проверку на дефекты. Визуальный осмотр проходит вся продукция Monroe перед упаковкой



склады Monroe, коих в Европе сегодня два. Оттуда амортизаторы попадают к дистрибьюторам и на сервисные станции.

Каков итог?

Компания Monroe не собирается останавливаться на достигнутом. План по сегменту aftermarket — увеличить на польском заводе в Европе производство с пяти до семи миллионов единиц продукции к 2021 году. Этой цифры плани-

руется достичь за счет внедрения нового оборудования, сокращения этапов производства и расширения персонала. Все вместе это позволит увеличить скорость выпуска одного амортизатора в единицу времени, а значит, увеличить общий объем производства при тех же параметрах работы в три смены.

Что касается качества, то после увиденного сомневаться в нем не приходится. Monroe — ми-

ровой бренд, который имеет возможность не экономить на этом показателе. Причем сам производитель настолько уверен в своей продукции, что на топ-линейку амортизаторов OESpectrum дает пять (!) лет гарантии для европейского рынка. Для России гарантийный срок существенно меньше, но и два года для наших дорог выглядят практически как вызов.



www.osram.ru

OSRAM – это беспрецедентная гарантия на ксенон!

Гарантия* 4 года на лампы XENARC® ORIGINAL

Гарантия* 10 лет на лампы XENARC® ULTRALIFE

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

Свет – это OSRAM



OSRAM

ШИПЫ

VS



Шипованные IceContact 2



Роман Зубко

Компания Continental провела в Подмоскowie любопытный тест новых зимних покрышек: немцы решили продемонстрировать журналистам достижения современного шиностроения в рамках... заездов по асфальту! Рассказываем, в чем смысл подобных испытаний и какого типа покрышки оказались предпочтительнее в погодных условиях, типичных для поздней осени в средней полосе России.

«Доктор, я буду жить?» — «А смысл?..» Такой же встречный вопрос нам хотелось задать представителям российского представительства концерна Continental, когда мы получили приглашение на сравнительный тест новых шипованных и фрикционных

ТЕСТ НОВЫХ
ЗИМНИХ ШИН

Что лучше
в межсезонье?



«ЛИПУЧКИ»



Фрикционные VikingContact 7



Continental



покрышек именитой немецкой марки и узнали, что он должен будет проходить на асфальтовой трассе полигона Jaguar Land Rover в Подмосковье.

Все сомнения в актуальности подобных заездов немцы развеяли довольно быстро. По их наблюдениям, такие тенденции, как скоротечность зимы и «сдвиг» погодных условий осенью-зимой примерно на месяц (грубо говоря, в ноябре сейчас погода как когда-то в октябре, а в декабре — как в ноябре), характерны сейчас и для Центральной и Восточной Европы, и для России, и даже для Скандинавских стран.

По этой причине состав резиновой смеси для новых фрикционных покрышек VikingContact 7 специалистам Continental пришлось оптимизировать не только для сильных морозов, но и для относительно

высоких температур: чтобы в случае оттепели покрышки не становились излишне мягкими. С этой целью производитель добавил в смесь (помимо традиционной «силики» — диоксида кремния) рапсовое масло.

При этом в условиях экстремальных морозов, как утверждает производитель, шины VikingContact 7 также работают весьма эффективно. Не так давно представители Continental проводили серию испытаний покрышек в Якутии — немцы уверяют, что шины успешно отработали даже при -50°C .

Фрикционные покрышки VikingContact 7 и шипованные IceContact 2 мы тестировали на двух одинаковых седанах Jaguar XE 20d AWD. Сенсации не произошло: шины с шипами на мокром асфальте при температуре воздуха $+2 \dots +4^{\circ}\text{C}$ оказались более «скользкими», нежели «фрикционка».

На IceContact 2 тестовый Jaguar XE стабильно укатывался на пару конусов дальше при торможении с 80 км/ч до полной остановки, раньше «всплывал» на залитом водой круге в тесте на аквапланирование и раньше срывался в скольжение при прохождении скоростной «змейки» на мокром асфальте. Время круга на трассе управляемости у Jaguar на шипованной резине оказалось почти на две секунды хуже, чем у такого же XE, «обутого» во фрикционные покрышки. Причем подобная разница во времени прохождения трассы наблюдалась абсолютно у всех участников теста, вне зависимости от их квалификации и показанного абсолютного результата.

Впрочем, нельзя сказать, что шипованные шины этот тест про-

Обрезиненные шипы вонзаются в лед глубже, нежели традиционные (с алюминиевым корпусом). За счет этого улучшается сцепление покрышек с трассой. Кроме того, новая технология FlexStud призвана радикально уменьшить разрушающее воздействие шипов на асфальтовое покрытие



валили: XE на IceContact 2 вполне уверенно держит дорогу на мокром асфальте, машина легко контролируется рулем и газом, момент начала скольжения хорошо чувствуется, а сами скольжения — плавные и предсказуемые. Отличия от VikingContact 7 только в том, что скользить фрикционные покрышки начинают на более высоких скоростях.

Второй частью тестовой программы стала демонстрация преимуществ новой фирменной технологии ContiFlexStud — обрезиненных шипов, применяемых на модели IceContact 2 в одном из типоразмеров. Как заявляют специалисты немецкого концерна, шины, выполненные по новой технологии, имеют лучшие сцепные

свойства на льду по сравнению с традиционными покрышками, и меньше разрушают асфальтовое покрытие.

Обрезиненные шипы, уверяют в Continental, позволяют твердосплавной вставке глубже вонзаться в лед, тогда как традиционный алюминиевый корпус этому зачастую препятствует. По данным производителя, каждый из таких новых шипов обеспечивает примерно на 7% более эффективное сцепление со льдом. Еще одним заявленным преимуществом технологии FlexStud является лучший акустический комфорт:

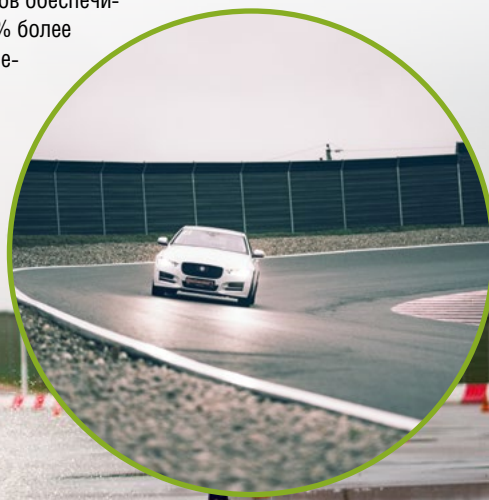
обрезиненные шипы издадут меньше шума при качении, нежели традиционные алюминиевые.

Шумность «продвинутых» покрышек с обрезиненными шипами в сравнении с шинами на обычных металлических «гвоздях» мы проверяли с пассажирских мест двух новых «Ягуаров»: XE и XF. Первый был «обут» в новые IceContact 2 FlexStud, второй — в традиционную «шиповку» той же модели.

Ощущения оказались интересными: в «Ягуаре», оснащенном покрышками с обрезиненными шипами, меньше слышно привычное «металлическое» цоканье, которое издает алюминиевый шип при соприкосновении с асфальтовым покрытием. Наиболее активно подобный звук проникает в салон на «парковочных» скоростях. Однако низкочастотный «фоновый» гул немцы так и не победили — видимо, придется «поколдовать» также с рисунком протектора.

Такие планы у Continental уже есть: со следующей осени в продажу поступит модель IceContact 3 с обрезиненными шипами, и у нее будет ярко выраженный фирменный асимметричный рисунок протектора — за основу возьмут дизайн европейской модели Winter TS 850.

Насколько дороже будут шины, оснащенные обрезиненными шипами, в сравнении с традиционными «шиповками», в Continental





пока не уточняют. Но отмечают, что технология FlexStud — весьма дорогая, для правильной ошиповки покрышек шипами подобного типа необходимо специальное (и тоже дорогостоящее) оборудование, поэтому делать модели с «резиновыми» шипами массово доступными и переводить их в бюджетный сегмент немцы пока не планируют.

Каков итог?

Как говорят герои популярной по обе стороны Атлантики

телепередачи, “Myth not busted” — «Миф не разрушен!» В условиях плюсовой температуры, высокой влажности и мокрого покрытия фрикционные покрышки при прямом сравнении оказались ожидаемо лучше и эффективнее шипованных. Будь температура воздуха — не +4, а –5 °С, а трасса — снежно-ледовая, расклад был бы прямо противоположным.

Отсюда вывод: шипованные покрышки хороши прежде всего на «настоящих» зимних покрытиях — на льду и укатанном

снегу. И подойдут тем, кто живет за городом и ездит по нерегулярно расчищаемым трассам, а также в таком климате, где дневная оттепель часто сменяется ночными заморозками.

Тем же, кто редко покидает пределы мегаполиса или живет в регионе с ярко выраженным кон-

тинентальным климатом (при котором резкие суточные перепады температуры — явление редкое), подойдет хорошая «фрикционка».

Кстати, именно на нешипованных покрышках, по словам специалистов Continental, в массовом порядке ездят жители Иркутска. А в Японии шипы и вовсе запрещены — даже на острове Хоккайдо, где морозы за –20 °С зимой — в порядке вещей, а снегу наметает столько, что высота сугробов доходит до окон первых этажей домов...



Airline выпустил

предпусковые подогреватели

Компания Airline представляет линейку предпусковых подогревателей, которые предназначены для нагрева охлаждающей жидкости в системе двигателя.

Предпусковые подогреватели Airline выполнены в прочном алюминиевом корпусе. Встроенный электрический нагреватель высокой мощности и надежная бесколлекторная помпа с мокрым якорем обеспечивают циркуляцию жидкости в системе. Встроенная двойная защита от перегрева повышает надежность устройства. Отсутствие сальников в конструкции помпы увеличивает долговечность подогревателя.

Характеристики подогревателей: диаметр присоединительных штуцеров — 16 мм, длина кабеля с вилкой — 90 см, напряжение питания — 220 В, производительность помпы — 8 л/мин, температура нагрева — 65–85 °С.

Airline предлагает четыре варианта мощности подогревателя: «Вихрь-500» — 500 Вт, «Вихрь-1000» — 1000 Вт, «Ураган-1500» — 1500 Вт, «Ураган-2000» — 2000 Вт. Цена новинок — от 2570 до 2975 рублей ■



StarLine представил «зимний модуль»



Российские инженеры бренда StarLine разработали новый модуль М36 для управления предпусковыми подогревателями двигателя Webasto и Eberspächer.

Новинка может управлять со смартфона устройствами предпускового подогрева двигателя Webasto и Eberspächer, получать данные со спутников GPS и ГЛОНАСС о местонахождении и передвижениях автомобиля, а также предоставлять онлайн-диагностику транспортного средства.

Все функции доступны в одном приложении StarLine для смартфонов на платформах iOS и Android и «умных» часов Apple Watch и Android Wear. Пользователи могут бесплатно отслеживать местоположение и историю поездок автомобиля через приложение StarLine или на сервере starline.online. Универсальный модуль подходит как для легкового (+12 В), так и для грузового (+24 В) транспорта ■

Кроссоверы Jaguar получили новую опцию

Для кроссоверов Jaguar E-Pace и F-Pace стал доступен пакет опций Smartphone Pack, расширяющий возможности работы с мобильными устройствами.

Пакет Smartphone Pack позволит владельцам машин работать с установленными на смартфоне приложениями, используя сенсорный экран автомобиля. Пакет включает две отдельные опции: приложения для смартфонов на базе iOS и Android.



Приложение Apple CarPlay позволит получить доступ ко всем функциям и приложениям Apple: звонкам, музыке, картам Apple Maps, сообщениям iMessage, книжному сервису iBooks, подкастам, а также к другим установленным совместимым приложениям.

Посредством функции Android Auto можно пользоваться картами Google Maps, функционалом Google Assistant и другими приложениями. Управлять функциями телефона можно с помощью переключателей на рулевом колесе или через систему голосового управления ■



Neoline представил новый X-COP 9200

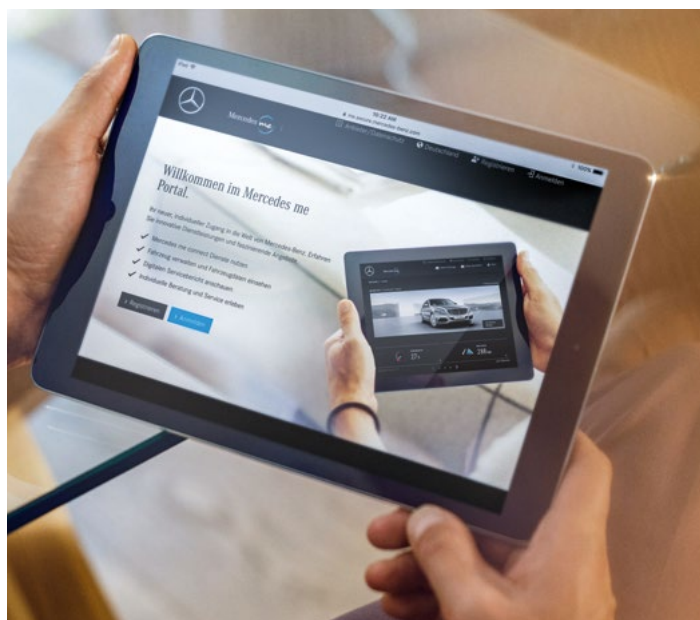
Компания Neoline выпустила первый в мире «патч-гибрид» с дальнобойным модулем.

Новинка сочетает плоскую патч-антенну и сверхчувствительный EXD-модуль для обнаружения всех типов радаров. Процессор Ambarella A12 позволяет вести съемку в разрешении Super HD 2304x1296 с частотой 30 к/с и работает в сочетании с матрицей OmniVision и широкоугольной оптикой из шести стеклянных линз.

Neoline X-COP 9200 — это первый в мире гибрид, в котором удалось совместить патч-антенну и дальнобойный EXD-модуль. В гибриде предусмотрена интеллектуальная система детектирования камер мгновенной и средней скорости. Данный тип камер фиксирует не только превышение средней скорости на контролируемом участке дороги, но и текущую скорость автомобиля в момент въезда и выезда с контролируемого участка посредством радиоблока.

Модель также обладает защитой против RDD-устройств Spectre 4 и Spectre Elite, предназначенных для обнаружения радар-детекторов и широко распространенных в Европе. Фирменная технология Motion Control позволяет отключить звуковое и голосовое предупреждение при приближении к радару.

Гибрид Neoline X-COP 9200 уже доступен в официальном интернет-магазине Neoline по цене 22 990 рублей ■



Mercedes-Benz предложил россиянам новое мобильное приложение

Немецкая компания стала предлагать своим российским клиентам новый цифровой сервис Mercedes me connect, расширяющий возможности управления и обслуживания автомобиля.

В его рамках клиентам компании в РФ стало доступно мобильное приложение, отображающее текущую информацию об автомобиле по удаленному запросу в режиме онлайн. Новый сервис также позволяет дистанционно запустить двигатель автомобиля с помощью смартфона.

Кроме того, основные функции Mercedes me connect включают такие службы, как Live Traffic, управление парковкой со смартфона через приложение, напоминание о месте последней парковки автомобиля посредством геолокации и «Помощь на дороге».

Mercedes me connect доступны только для некоторых моделей Mercedes-Benz. Объем доступных онлайн-сервисов зависит от комплектации автомобиля. Подключение к некоторым сервисам осуществляется исключительно у официальных дилеров ■

Сергей Сироткин

покинул «Формулу-1»

Российский гонщик команды Williams в следующем году не будет выступать в «королевских гонках». Его место займет поляк Роберт Кубица.

Сироткину удалось провести в «Формуле-1» только один полноценный сезон. В январе 2018 года россиянин подписал контракт с британской конюшней, впечатлив команду своими результатами на тестах новых шин в Абу-Даби. Гоночный дебют Сироткина в «королевских гонках» состоялся в рамках первого этапа сезона-2018 на Гран-при Австралии, где российский пилот сошел в самом начале гонки из-за проблем с тормозами.

В 2018-м Сергей принял участие во всех гонках сезона (21). Лучшим результатом Сироткина стало 10-е место в Гран-при Италии, благодаря чему ему удалось набрать свое первое и единственное очко в чемпионате. Несмотря на последнее место в итоговой таблице пилотов, Сироткин весьма неплохо зарекомендовал себя в кулуарах «королевских гонок».

Во-первых, болид команды Williams был откровенно самым слабым в пелотоне и не только самым медленным, но и далеко не самым надежным. Во-вторых, многим пришелся по душе гоночный стиль пилота, который даже на такой машине умудрялся бороться с соперниками. В подтверждение уровня россиянина стоит отметить, что по итогам голосования болельщиков за звание лучшего пилота сезона российский гонщик занял первое место ■



Васильев и Жильцов стали призерами Кубка мира

Российский экипаж занял третью строчку в общем зачете Кубка мира по ралли-рейдам. Обладателем Кубка мира FIA по ралли-рейдам в зачете автомобилей стал поляк Якуб Пшигонски.

Владимир Васильев сказал: «Для нас этот сезон был довольно ярким. В начале зимы мы еще не предполагали, что будем сражаться до последнего за титул, так как для выездов на 11 этапов требуется много времени, которое всегда сложно найти в рабочем графике, но первые подиумы в сезоне вернули азарт, и мы приняли участие практически в каждой гонке. В этом году соперники были непростые, и хорошо заметно, как вырос уровень. Якуб Пшигонски вырвал победу, и, не скрою, нам было интересно с ним побороться. Впереди „Дакар“, будем вновь испытывать удачу и бороться за „Золотого бедуина“!»

Константин Жильцов отметил: «Этот сезон по накалу борьбы можно сравнить разве что с нашим сражением в 2014-м, когда судьба титула решилась в последний день и мы стали обладателями Кубка мира. В этом году мы показали стабильность, скорость и профессиональный подход, почти все на всех этапах мы были на подиуме, а в Испании победили в напряженной борьбе».

Экипаж Владимира Васильева и Константина Жильцова планирует выступить на ралли «Дакар-2019» на автомобиле Toyota под стартовым номером 311 ■

Стали известны даты проведения бахи «Северный лес — 2019»

Определились дни, когда в Республике Карелия пройдет единственный российский этап в календаре Кубка мира по ралли-рейдам.

Помимо этапа Кубка мира, гонка в Карелии является также этапом чемпионата России по ралли-рейдам. Но больше всего «Северный лес» запоминается гонщикам и болельщикам как единственный зимний и снежный этап в календаре Кубка мира.

В прошлом году «Северный лес» выиграл именитый пилот из Катар Нассер Аль-Аттия. Помимо именитого катарца, в качестве гостей гонки были приглашены пилоты команды «КАМАЗ-мастер». На своих легендарных машинах в Карелию прибыли Владимир Чагин, Эдуард Николаев и Дмитрий Сотников.

Из российских пилотов отметился Владимир Васильев, который жаловался на потерю драгоценных секунд во второй день гонки из-за разворота и нехватку мощности двигателя на двух финальных спецучастках в третий день ■

По «Шелковому пути — 2019» поедут мотоциклисты

В рамках ралли-марафона «Шелковый путь» в 2019 году впервые в истории соревнований будет создана категория «Мото».

Презентация Silk Way Rally 2019 состоялась в Париже 21 ноября. В мероприятии приняли участие руководитель проекта Владимир Чагин и заместитель руководителя Фредерик Лекиен. В 2019-м ралли «Шелковый путь» пройдет с 6 по 16 июля 2019 года по маршруту Россия — Монголия — Китай. Его общая протяженность — 5000 км, гонка будет состоять из 10 этапов. Впервые в своей истории ралли «Шелковый путь» принимает к участию мотоциклы.

Хорди Виладомс, менеджер команды КТМ, заявил: «Ралли „Шелковый путь — 2019“ открывает новые перспективы для официальных мотоциклетных команд. Это совершенно новое для нас событие в неизведанных для нас странах. Хотя, даже если оно не может быть официально включено в календарь чемпионата мира по ралли-рейдам в первый год, это в любом случае вызов, который интересует нас своим форматом, его влиянием на СМИ и наших клиентов» ■

«КАМАЗ-мастер» объявил состав на «Дакар-2019»

Руководство отечественной команды объявило пилотов, которые примут участие в многодневном ралли-марафоне «Дакар-2019».

Автомобили команды уже отправились через Атлантику, чтобы 6 января стартовать из столицы Перу Лимы. В предстоящей гонке команда «КАМАЗ-мастер» выставит четыре совершенно новых спортивных грузовика. В связи с изменениями в регламенте «Дакара», с 2019 года ограничивающими максимальный объем моторов в грузовом зачете 13 литрами, команде фактически пришлось сконструировать новую машину.



В новом грузовике, увидевшем свет в мае 2018 года и получившем индекс КАМАЗ-43509, использован рядный шестицилиндровый мотор. Этим в основном и были продиктованы существенные изменения в конструкции автомобиля. Внешне он отличается от спортивных грузовиков предыдущего поколения современным агрессивным дизайном, рублеными и клиновидными формами.

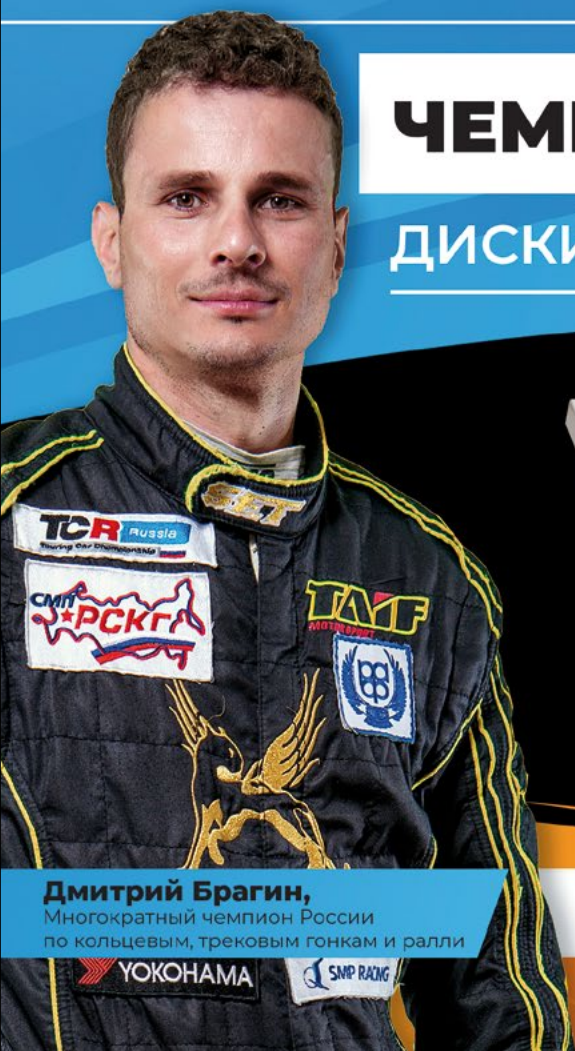
За победу в гонке «Дакар-2019» будут бороться экипажи Эдуарда Николаева (штурман Евгений Яковлев, механик Владимир Рыбаков), Айрата Мардеева (штурман Дмитрий Свистанов, механик Ахмет Галаяудинов), Дмитрия Сотникова (штурман Дмитрий Никитин, механик Ильнур Мустафин) и Андрея Каргинова (штурман Андрей Мокеев, механик Игорь Леонов).

В этом году 41-й по счету ралли-марафон «Дакар» (и 11-й — южно-американский) пройдет по территории одной страны — Перу. Организаторы позиционируют его как стопроцентно перуанскую гонку, при этом дюнные участки составят около 70% трассы. Старт ралли-рейда состоится 6 января в Лиме. Далее последуют 10 этапов с перерывом на день отдыха 12 января в Арекипе. Общая протяженность маршрута — 5000 км, из них 3000 км — спортивные спецучастки. Финиш ралли-рейда состоится 17 января в Лиме ■

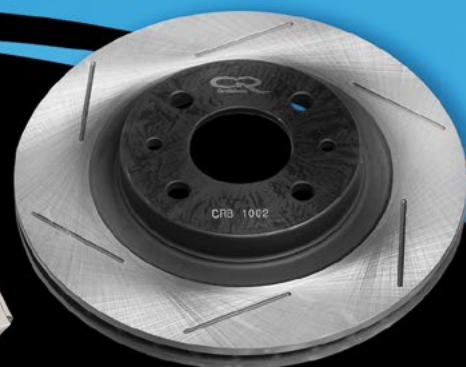


редактор рубрики
Роман Зубко

ЧЕМПИОНЫ РЕКОМЕНДУЮТ ДИСКИ ТОРМОЗНЫЕ CARVILLE RACING



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



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

ДЕТАЛИ ДЛЯ АВТОСПОРТА И ТЮНИНГА



WWW.CARVILLE.RACING

Все достопримечательности трассы Р21 Санкт-Петербург — Петрозаводск



Илья Огородников

Хотя в России это время года автомобилистами часто воспринимается негативно, трудно отрицать, что зима имеет массу плюсов в виде активного отдыха и развлечений. А уж автомобильным путешествиям она точно не помеха, особенно если в руках небольшой, но талантливый кроссовер Subaru XV. Что же, отправляемся по знакомому маршруту в Карелию, изучая по дороге места, где можно интересно провести время.

Трасса Р21 «Кола», которая до 2018 года также носила номер М18, знакома многим жителям Северо-Западного региона как главная транспортная артерия, связывающая столицы трех северных регионов: Ленинградской области, Карелии и Мурманской области. Заканчивается дорога аж на границе с Норвегией, за полярным кругом. Самый северный отрезок этой трассы мы обязательно оценим ближе к весне, а пока расскажем о том, как интересно провести время в дороге от Санкт-Петербурга до Петрозаводска, если вы никуда не торопитесь.

Первым делом на вашем пути встретится музей-диорама «Прорыв блокады Ленинграда»,

Изучаем
вместе
с Subaru XV

Трасса Р21 имеет приемлемое качество на всей протяженности маршрута от Питера до Петрозаводска, а потому всякая подвеска Subaru XV и приличный клиренс пригодятся лишь на съездах и в городах Карелии, где дороги не очень. А вот полный привод и хорошие настройки управления подойдут везде: карельский участок — это горизонтальный серпантин, где можно себя почувствовать немножко Макреем

который расположен на 41-м километре трассы Р21, в деревне Марьино у Ладожского моста, — мимо не проехать. Это памятное место посвящено трагическим событиям первой половины Великой Отечественной войны и, в частности, операции «Искра» на Невском пятачке, которая проводилась в январе 1943 года. В экс-

позиции — собственно диорама, мультимедийные инсталляции боев, карты-схемы прорыва блокады, а также выставки из фондов музеев Санкт-Петербурга. Перед музеем расположена выставка военной техники, а также экспозиция бронированных точек оборонительных рубежей Ленинграда. Всем, кто интересуется историей, обязательно к посещению!

Ну а раз вы уже съехали с трассы Р21, можно отправиться в древний город Шлиссельбург, где расположена знаменитая крепость Орешек, основанная в 1323 году князем Юрием Даниловичем. В общем-то город получил свое нынешнее название только в 1702 году, когда Петр I окончательно отвоевал этот форт у шведов. Поскольку Шлиссельбург имел важнейшее стратегическое значение, почти вся его история связана с военными действиями в тот или иной период



Музей-диорама
«Прорыв блокады Ленинграда»

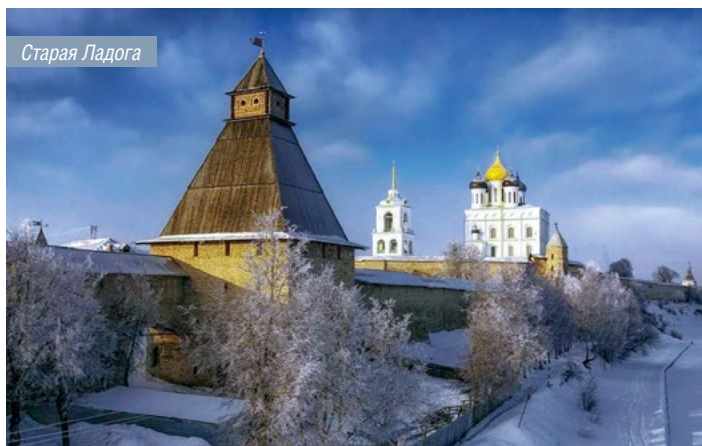


Крепость Орешек



времени. Последнее, например, — героическая 500-дневная оборона во время наступления немецких войск во время Великой Отечественной войны, когда враг так и не переправился на правый берег Невы. Неподалеку находится еще одно место славы павших воинов, оборонявших Ленинград, — мемориал «Синявинские высоты».

В 90 км от Ладожского моста, все на той же трассе «Кола», находится еще одно историческое поселение — Старая Ладога. Это



Старая Ладога

место имеет негласный статус столицы древней Северной Руси. Здесь были найдены стоянки человека времен неолита, поселение, очевидно, было основано до начала VIII века, а первое упоминание относится к 862 году. По преданию, именно здесь обосновался варяжский князь Рюрик. Музей-заповедник «Старая Ладога» представляет собой, по сути, весь Старый город — Староладожскую крепость.

Любителям рыбных деликатесов не стоит проезжать мимо деревни Юшково, что в 15 км от Старой Ладого. Прямо на трассе перед мостом через реку Волхов (по дороге из Петербурга) раскинулся рыбный рынок. Тут есть как местные виды рыб, так и привозные, но приготовленные уже на месте. В основном это рыба горячего и холодного копчения. Самым популярным блюдом является вкуснейший копченый терпуг — по 400–500 рублей за одну рыбку в зависимости от размера. Несмотря на не самый презентабельный вид рынка и повсеместный рыбный запах, место это проверенное и популярное.

На половине пути из Санкт-Петербурга в Петрозаводск находится родина Балтийского флота — го-



Олонец

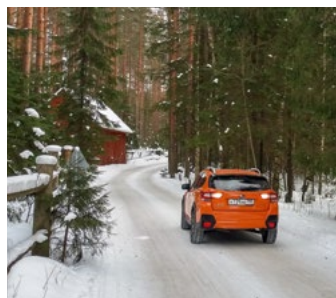
Лодейное поле.
Свято-Троицкий
Александров-Свирский
монастырь XV века

род Лодейное Поле, известный с XVIII века. Местные жители на левом берегу Свири издревле занимались изготовлением лодок, или «лодей», откуда и пошло название. Петром I тут была заложена верфь, откуда в 1703 году сошел фрегат «Штандарт» — первое военное судно Балтийского флота.

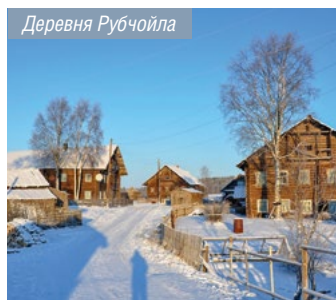
Помимо краеведческого музея и парка «Свирская победа» с мемориальным комплексом, рядом с Лодейным Полем расположено еще и несколько храмов, главным

Главный недостаток Subaru XV — маленький багажник. В путешествии вдвоем его компенсирует задний ряд, а вот отправляясь в поездку с детьми, придется хорошо подумать над тем, что взять в собой: поместится не все

Дальние расстояния даются XV легко. «Воздушная» подвеска, неплохая шумоизоляция, удобные передние кресла и масса помощников водителя, включая активный «круиз» и систему контроля в полосе, — все это сильно снижает утомляемость в дороге



Деревня Рубчойла



из которых является Свято-Троицкий Александров-Свирский монастырь XV века, до которого, правда, придется проехать еще 25 км по трассе «Кола» и повернуть к живописному Рощинскому озеру.

Следующим интересным пунктом остановки может стать древний карельский город Олонец, первое упоминание о котором датируется 1228 годом. В Средние века крепость также становится одним из главных военных опорных пунктов в борьбе со шведами, а позже — торговым и административным центром Карелии. Отсюда ходили корабли даже в Стокгольм.

Сегодня можно узнать

не только о богатой истории городка в краеведческом музее, но и посмотреть на храмы и монастыри, сохранившиеся с XVI века. Кроме того, в городе есть картинная галерея, где выставляются работы карельских художников.

Еще один карельский поселок конца XVI века — Пряжа, расположенная на берегу одноименного озера в 50 км от Петрозаводска. Правда, какими-то впечатляющими достопримечательностями поселение похвастать не может, однако в окрестностях Пряжи находится немало любопытных мест, которые можно посетить, изучая Карелию. Например, старинные деревни карел-ливвиков Кинерма и Рубчойла, где расположены памятники зодчества начала XIX столетия. Кроме того, на берегу Сямозера расположен веревочный парк «Шервуд».

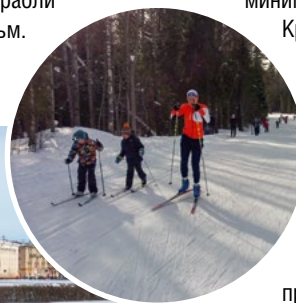
Ну а конечным пунктом нашего путешествия является столица Карелии — Петрозаводск. О том, чем живет этот город, мы уже рассказывали, а вот об аутентичных развлечениях здесь — еще нет.

Прежде всего, почти все жители Карелии и Петрозаводска в частности — заядлые лыжники. Лыжи, само собой, беговые, поскольку ближайшие горы находятся в Мурманской области. Зато для любителей зимнего леса есть пригородный лыжный парк «Фонтаны», очень популярный у местных жителей.

Экстремальное развлечение — зимний скайсерфинг на Онежском озере. Ну а любителям покатаются на собачьих упряжках или снегоходах стоит отправиться в «Карьяла Парк», где расположен питомник хаски. Хотя цены там отнюдь не провинциальные.

В целом Карелия заслуживает того, чтобы провести здесь как минимум недельный отпуск.

Красотами Онежского озера, горного парка «Рускеала», водопада Кивач и музея-заповедника «Кижский» лучше любоваться в теплое время года, а зимой они превращаются в новогоднюю сказку, до которой, правда, иногда непросто добраться.



Петрозаводск



Вспоминаем историю бренда

Cibie



Вадим Аскаров

Качественный головной свет является едва ли не главным залогом безопасности. Однако зачастую штатного освещения бывает недостаточно, особенно на российских дорогах, где даже самые загруженные магистрали далеко не всегда полностью освещены. Вместе с маркой Cibie выясняем, в чем преимущество дополнительных фар головного света.

Прошел уже почти век с тех пор, как Леон Сибье в 1919 году основал Société des Projecteurs Cibie, или «Общество проектировщика Сибье». Будучи талантливым изобретателем, Сибье отлично разбирался в технике. Начав свой путь с военных заказов авиационной светотехники в период Первой мировой войны (Сибье первым внедрил посадочные огни для взлетно-посадочных полос), свой патент, посвященный использованию поляризованного света для устранения ослепления водителя встречным автомобилем, он получил в 1931 году. Тут же появились и крупные клиенты в лице Renault, Citroen и Simca. В 1956-м Пьер Сибье первым запустил производство прямоугольных фар головного света, которые впервые были установлены на Citroen Ami 6.

Сын Леона Пьер Сибье учился в известной во Франции и за ее пределами престижной Политехнической высшей школе, где прослыл гениальным студентом. По ее окончании он решил пойти на работу в компанию своего отца. С тех пор инновации являются ключевым фактором успеха Cibie.



Пьер продолжил дело отца, развил компанию и повысил уровень узнаваемости марки за счет внедрения революционных технологий в области автомобильного освещения. В общей сложности за 80 лет научно-исследовательской работы Сибье получил 150 патентов.

1936 год — устройство коррекции фар: этот патент описывает конструкцию оптической коробки, которая управляет формой светового луча и интенсивностью и позволяет их регулировать. Семьдесят лет назад это устрой-



ство широко использовалось во многих мастерских мира.

1947 год — европейский регламент по системам освещения: патент был получен на техническое устройство, которое позволяло отклонять свет на 15 градусов вправо (в Великобритании — влево) с помощью интегрированного в прожекторную лампу фильтра (часть переданного пучка).

1956 год — прямоугольные фары: в 1960 и 1961 годах Renault R16 и Citroën Ami 6 соответственно стали первыми в мире автомобиля-



150
патентов
за
80 лет

ми, получившими прямоугольные фары головного света, — эту новинку поддержали конструкторы.

Пьер Сибье одним из первых в Европе выступил за стандартизацию и регламентацию всей продукции своей компании. Задолго до появления общего рынка между отдельными странами уже существовали технические соглашения. В начале 50-х годов Пьер Сибье стал одним из основателей, а в некоторых случаях и президентом таких организаций, как CLEPA (Европейская ассоциация поставщиков автокомпонентов), GTB (Брюссельская рабочая группа) и WP 29 — технического комитета, который занимался вопросами совершенствования систем освещения и сигнализации, а также их стандартизации.

Начиная с 60-х компания Cibie разрабатывает серию фар головного света Oscar, воплощая в ней последние достижения галогенных технологий. Фары Oscar Halogen имеют теплопоглощающий стальной корпус с закаленным ударопрочным стеклом.

В 1972 году в компании Cibie работало 4000 человек, которые производили 10 млн фар в год. С самого начала продукция Cibie использовалась не только на гоночных автомобилях (например, в серии Ле-Ман), но и на раллийных моделях (Ралли Монте-Карло, «Тур де Корс» во Франции, Ралли Греции «Акрополис», «Ралли Пан-Ам», «Ралли Сафари» в Кении и др.).

Сегодня Cibie является брендом группы Valeo, специализирующейся на осветительном оборудовании для всесезонной эксплуатации, и продолжает совершенствовать серии дополнительных фар Oscar — Oscar Halogen и Oscar LED.





Deutscher Qualitätsstandard

2019

JANUAR

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUAR

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MÄRZ

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAI

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNI

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULI

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OKTOBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

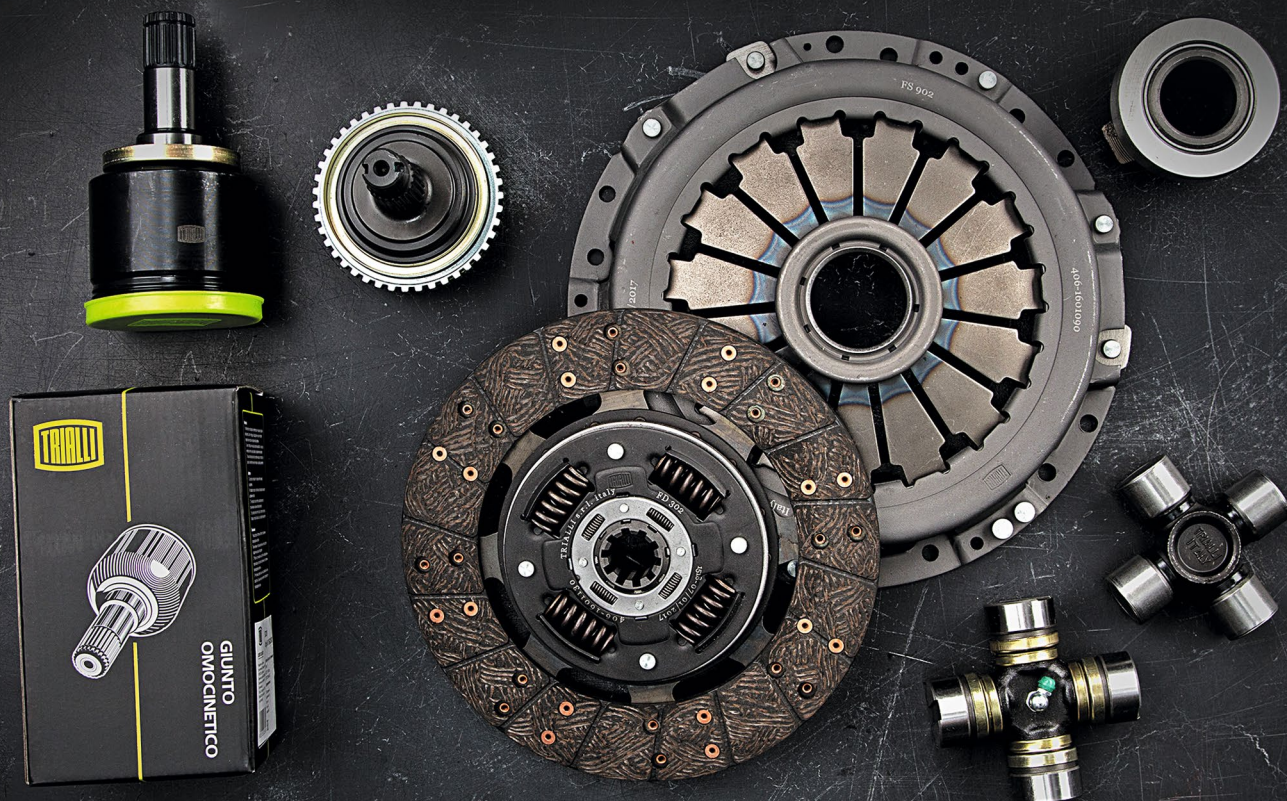
DEZEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



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

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ

ВЫХЛОПНЫЕ СИСТЕМЫ TRIALLI



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



Надежность

Элементы выхлопных систем TRIALLI отличаются высокой долговечностью, благодаря использованию алюминизированной стали, обладающей высокой коррозионной устойчивостью к большинству агрессивных сред.



Экономичность

Внутренний узел глушителей TRIALLI с реактивно-активной системой движения вихревых потоков выхлопных газов произведен по запатентованной европейской технологии, позволяющей снизить показатель противодействия, обеспечивая нормальную работу двигателя и снижение расхода топлива.



Акустический комфорт

В глушителях TRIALLI применяется шумопоглощающая набивка из волокна E-Glass



Увеличенный ресурс

Гарантийный срок – 5 лет с даты производства, от сквозной коррозии

Больше информации о деталях на сайте WWW.TRIALLI.RU