



март 2019 • #72

# Движок

про автомобили в деталях

40

## ПНЕВМО ПОДВЕСКА

Необходимость  
или баловство



Слагаемые успеха  
Тест-драйв Audi Q8 18



Немного  
потяжелее  
50



«ГАЗель Next» 4.6  
и «ГАЗон Next» 10.0  
своими глазами

8

Так производят  
новый  
Nissan Qashqai

Что изменилось  
на петербургском заводе  
за неполные три года



10

Конференция  
ForAuto

Количество дилеров в России  
вдвое больше необходимого

32

И качеством,  
и количеством

Длительный тест зимних  
шин Michelin X-Ice North 4



**LUZAR**

детали системы охлаждения



## РАЗРАБОТАН ИНЖЕНЕРАМИ



Каждый радиатор проектируется с учетом требований конкретного автомобиля.



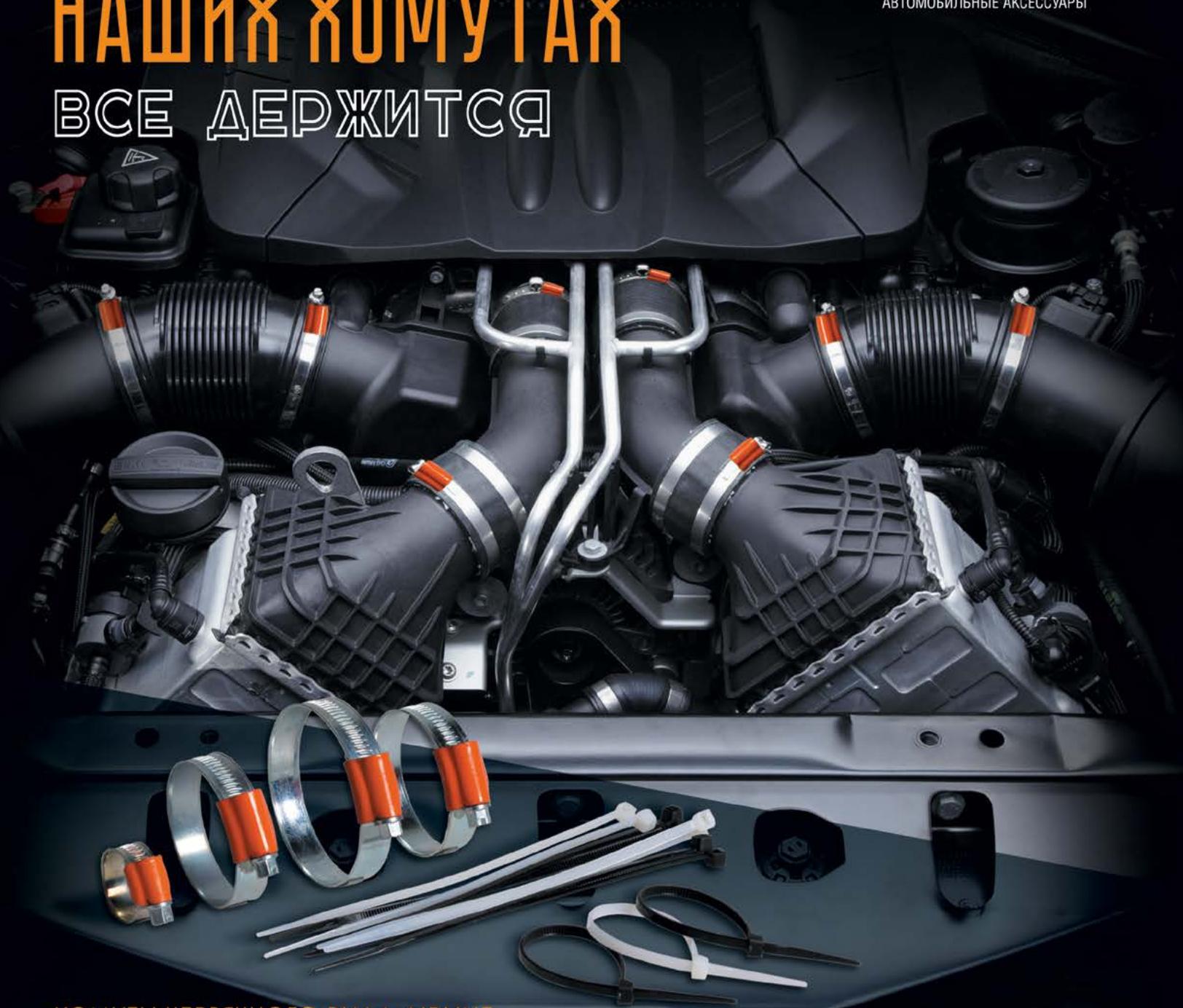
Наши радиаторы безусловно выполняют возложенную на них функцию.



Вы можете быть уверены в абсолютном качестве радиаторов LUZAR, ведь они разрабатываются инженерами, а не маркетологами.

[www.luzar.ru](http://www.luzar.ru)

# НА НАШИХ ХОМУТАХ ВСЕ ДЕРЖИТСЯ



## ХОМУТЫ ЧЕРВЯЧНОГО ВИДА AIRLINE

- Гладкая внутренняя поверхность не повреждает при зажиме
- Ширина ленты 9.7-11.7 мм придает повышенную герметичность
- Цельноштампованная конструкция замка и толщина ленты 1.1 мм увеличивают прочность
- Смазка винта резьбы облегчает затяжку

## ПЛАСТИКОВЫЕ СТЯЖКИ

- Произведены из специального негорючего полимерного материала
- Рабочий температурный диапазон -40/+80 С°
- Универсальны в использовании

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ  
НА САЙТЕ

[WWW.AIRLINE.SU](http://WWW.AIRLINE.SU)



# PSA возвращает в Россию Opel: путь хромого со слепым

Определяющей тенденцией развития бренда, которая заставляет скептически относиться к возвращению немецкой марки в Россию, стал как раз факт перехода Opel к концерну PSA. Проблема в том, что французский производитель из-за целого ряда стратегических ошибок, вызванных необоснованными амбициями, сам находится в состоянии затянувшегося кризиса, а в нашей стране его положение и вовсе скатилось до плачевного. За последние несколько лет продажи французских автомобилей в России обрушились в 8 раз (!), следом обвалилась дилерская сеть, далее по цепочке остался незагруженным завод в Калуге, что в совокупности поставило PSA на грань ухода с российского рынка.

Кое-как, благодаря перманентному подогреву интереса к своей коммерческой технике и беспрецедентным скидкам на новый кроссовер «Пежо», французам удается держаться на плаву, оставаясь в конце третьего десятка брендов — где-то между китайским Chery и узбекским Ravon.

И вот эта марка, стоящая одной ногой в болоте, а второй в зыбучем песке, будет возвращать на российский рынок Opel. А что такое сегодня возвращение в страну целого бренда? Это открытие федеральной сети дилерских центров, это поставка актуального модельного ряда, это его локализация, это наладка сервиса и поставок запчастей, это набор и обучение персонала, это ударная и агрессивная рекламная политика. То есть колоссальный объем инвестиций, которого, судя по актуальному положению дел Peugeot и Citroen, у французов попросту нет, даже для микроскопического по меркам концерна PSA российского рынка.



**Начало 2019 года было отмечено громким событием — долгожданным возвращением в Россию немецкого бренда Opel, всеми правами на который с недавнего времени владеет французский концерн PSA Peugeot Citroen. Правда, торжественного праздника не получилось, да и экспертное автомобильное сообщество, включая даже бывших дилеров марки, отнеслось к новости в лучшем случае спокойно. И вот почему.**

Хотя точной информацией мы не располагаем, а российское представительство PSA пока никаких подробных комментариев не дает, предварительно известно, что первой моделью Opel в России станет клон французских коммерческих фургонок Traveller/SpaceTourer, которые уже собираются в России. То есть абсолютно нишевая модель в лучшем случае добавит загрузки заводу, но никак не повлияет на рынок.

Учитывая, что по контракту «Опелю» запрещено продавать в России автомобили на платформе GM, некогда популярные

модели Mokka, Astra и Insignia мы точно не увидим. Не считая всевозможных маленьких еврохэтчбеков, которые в нашей стране обречены на провал, у Opel остаются для нас всего две модели — кроссоверы Crossland X и Grandland X. Беда в том, что и они для наших соотечественников неликвид, так как являются всего лишь переднеприводными переделками Peugeot 2008 и 3008, на которые у нас крайне ограниченный спрос. Таким образом, у «Опеля» в модельном ряду нет ни одного потенциального бестселлера для нашего рынка.

Теперь прибавляем сюда тот факт, что отдельной дилерской сети Opel, скорее всего, тоже не получит, а будет продаваться в оставшихся в живых немногочисленных салонах Peugeot вперемешку не только с французскими моделями, но и с китайскими Dongfeng, которые также входят в семью PSA.

Каков итог? В лучшем случае благодаря «Опелю» концерну PSA удастся увеличить продажи в России на плюс-минус две-четыре тысячи автомобилей в год (в зависимости от возможной локализации кроссоверов), частично дозагрузив мощности завода в Калуге. В процентном отношении для компании это будет, конечно, хороший рост с их совокупными девяти-десятью тысячами проданных в 2018 году французских машин. Однако в действительности возвращение концерном PSA в Россию бренда Opel больше похоже на жест отчаяния со стороны французов и дальнейший путь хромого со слепым, один из которых видит, куда идти, но не знает как, а второй вроде бы идет, но не знает куда...





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ  
СЦЕПЛЕНИЕ TRIALLI

ПРОВЕРЕНО МЕХАНИКАМИ

ДОКАЗАНО ИНЖЕНЕРАМИ

Детали системы трансмиссии TRIALLI — это результат продуманной работы отечественных инженеров и обязательного альфа и бета-тестирования командой механиков.

Такая схема гарантирует исключительную надежность автодеталей TRIALLI.



100% контроль  
качества



Безупречная  
балансировка



Большой запас  
по мощности  
передаваемого  
момента



больше информации о деталях на сайте

[WWW.TRIALLI.RU](http://WWW.TRIALLI.RU)

## Так производят новый Nissan Qashqai

Что изменилось на петербургском  
заводе за неполные три года

8



## Урбанизируйся, селянин!

Тест-драйв обновленного  
«УАЗ Патриот»

22



## Немного потяжелее

«ГАЗель Next» 4.6 и «ГАЗон Next» 10.0  
своими глазами

50



40

## Многокамерная пневмоподвеска

Шаг в будущее или ненужное  
баловство автопроизводителей



56

## Качество превыше инноваций

Тест комбоустройства Mio MiVue i88

## Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Так производят новый Nissan Qashqai**  
Что изменилось на петербургском заводе за неполные три года
- 10 **Конференция ForAuto**  
Количество дилеров в России вдвое больше необходимого
- 14 **«БИГ Фильтр» отпраздновал 30-летие**

## Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Слагаемые успеха**  
Тест-драйв Audi Q8
- 22 **Урбанизируйся, селянин!**  
Тест-драйв обновленного «УАЗ Патриот»

## Автокомпоненты

- 26 **Новости**
- 32 **И качеством, и количеством**  
Длительный тест зимних шин Michelin X-Ice North 4
- 36 **Каких поломок ждать от подержанного Volkswagen Tiguan за 700 000 рублей**
- 40 **Многокамерная пневмоподвеска**  
Шаг в будущее или ненужное баловство автопроизводителей?

## Комтранс

- 44 **Новости**
- 48 **Ставка на Higer**  
Почему российские перевозчики все чаще выбирают китайские бренды
- 50 **Немного потяжелее**  
«ГАЗель Next» 4.6 и «ГАЗон Next» 10.0 своими глазами

## Автоаксессуары

- 54 **Новости**
- 56 **Качество превышает инновации**  
Тест комбоустройства Mio MiVue i88

## Автоспорт

- 58 **Новости**

## Автодосуг

- 60 **Финны рулят!**  
«Северный Лес — 2019»
- 62 **Едем на Новый год из Петербурга в Вильнюс через Минск на Jaguar XE 2.0d**  
Все нюансы белорусско-прибалтийского путешествия



# Сделано в России



**ПОАР победитель премии  
«АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА»**

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

[www.auto-rad.ru](http://www.auto-rad.ru)



Система менеджмента качества  
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

# Минпромторг продлевает

## господдержку автопрома

### НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



С 1 марта в России возобновлены меры господдержки спроса в автопроме, в частности речь идет о программах «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль».

В 2019-м на льготные кредиты по данным программам выделено 3 млрд рублей, что в три раза меньше, чем в прошлом году, отмечает газета «Коммерсантъ».

Как уточняют в Минпромторге, механизм действия программ останется прежним — это предоставление скидки в размере 10% от стоимости автомобиля для определенных категорий покупателей. Для жителей Дальнего Востока данная скидка в прошлом году была увеличена до 25%.

При этом максимальная стоимость автомобиля, подпадающего под программу, будет снижена с 1,5 млн до 1 млн рублей. Это позволит поддержать менее обеспеченные слои населения, а также простимулировать спрос на более бюджетные модели, уверены в Минпромторге.

В 2018 году, как отмечают в министерстве, меры господдержки позволили нарастить объем производства автомобилей в России на 16%, что стало лучшим результатом среди всех отраслей промышленности ■

## Carberry объявила о старте «космической» акции



Компания Carberry GmbH запускает новую акцию, по результатам которой будут разыграны поездки на космодром Байконур и в Сочи, а также гарантированные подарки и денежные призы.

Акция, как сообщает пресс-служба компании, проходит с 1 марта по 30 апреля 2019 года. В указанный период участникам акции необходимо приобрести у официальных дистрибьюторов запчасти торговых марок Blitz, Fixar, Free-Z, Haft, Green Filter и Torr, которые входят в портфель компании Carberry GmbH.

Единовременная покупка на 5000 рублей обеспечит гарантированное получение подарка — стильной банданы, которая пригодится любителям активного отдыха и образа жизни. При суммарном заказе в период акции на 20 000 рублей участник получит банковскую карту номиналом 1500 рублей.

При суммарном приобретении в период акции товаров Blitz, Fixar, Free-Z, Haft, Green Filter, Torr на сумму от 200 000 рублей покупатель становится участником розыгрыша главных призов: путешествия на двоих на космодром Байконур и путешествия на двоих в Сочи, которые будут разыгрываться случайным образом. Выигрыш включает трансфер и проживание, а в случае поездки на Байконур — возможность увидеть самые интересные места и события на легендарном космодроме своими глазами ■



## Тепнесо разделит бизнес и создаст новую компанию

**В корпорации Тепнесо объявили о создании новой компании DRiV Incorporated, которая появится в результате разделения Тепнесо Inc. на две независимые компании.**

Как сообщает пресс-служба корпорации, DRiV должна стать одним из крупнейших в мире мультибрендовых поставщиков деталей подвески, рулевого управления и компонентов тормозной системы для легковых и грузовых автомобилей как на конвейеры автопроизводителей, так и на независимый рынок автозапчастей.

Штаб-квартира новой компании будет располагаться в США, в Большом Чикаго; свою деятельность она должна начать во втором полугодии 2019 года.

Подразделение DRiV под названием Motorparts станет разрабатывать, производить и распространять широкую линейку деталей для независимого рынка автокомпонентов. За счет приобретения компании Federal-Mogul в 2018 году Тепнесо получила целый портфель известных марок. В линейку брендов корпорации входят отныне, в частности, Monroe, Champion, Ohlins, Moog, Walker, Fel-Pro, Wagner, Ferodo, Rancho, Thrush, National, Sealed Power, Axios и др.

Подразделение OE под названием Ride Performance, в свою очередь, призвано стать одной из крупнейших в мире компаний, специализирующихся на разработке, производстве и поставках автопроизводителям амортизаторов, пружин и других деталей подвески, а также тормозных колодок.

После выделения DRiV оставшаяся часть Тепнесо будет заниматься деталями двигателя и выхлопными системами и сохранит прежнее название ■

## Новые автомобили Opel снова станут доступны в России

**Руководство Группы PSA официально объявило о предстоящем возвращении марки Opel на российский рынок.**

Об этом в рамках презентации финансовых результатов PSA за 2018 финансовый год и второго этапа стратегического плана Push to Pass сообщил председатель правления компании Карлос Таварес.

Возвращение «Опеля» в Россию станет частью упомянутого плана франко-немецкого концерна на период с 2019 по 2021 год, а также стратегии Race! по развитию бренда Opel как в Европе, так и на мировых рынках, сообщает пресс-служба Groupe PSA. Пост регионального бренд-менеджера Opel в московском офисе компании займет Драган Ненадович, ему же предстоит отвечать за расширение бизнеса компании в Евразии.

О том, когда именно в России опять появятся новые «живые» автомобили Opel, официально пока не сообщается. Не разглашает Группа PSA и планы относительно возможной локализации производства автомобилей немецкой марки в нашей стране. В пресс-службе российского представительства Groupe PSA корреспонденту «Движка» заявили, что пока не дают комментариев по этим вопросам.

Между тем автодилеры разошлись во мнениях по поводу перспектив марки в России. По словам владельца «ОАК-РРТ» Олега Барабанова, автомобили Opel вряд ли в полном объеме будут локализованы в РФ, что отрицательно скажется на стоимости машин и, соответственно, на продажах. Существенных объемов продаж, как считает бизнесмен, достичь вряд ли удастся.

В ГК «Прагматика», напротив, в выходе Opel на российский рынок находят только плюсы. И отмечают, что приход марки в Россию станет хорошей новостью и для клиентов, и для рынка в целом ■



OEM/OES-поставщик с 1992 г.  
ISO/TS 16949:2009  
Гарантия: 1 год или  
20 000 км пробега.



ИТАЛИЯ

### Детали:

- Подвески
- Рулевого управления
- Трансмиссии
- Тормозной системы
- Двигателя

**Для легковых автомобилей «азиатского»  
и «европейского» рынка.**

**В ассортименте 12 000 артикулов.**

**Собственный инженеринговый отдел.**

**Экспорт 6 000 000 единиц продукции в год  
в более чем 60 стран.**

# Так производят новый Nissan Qashqai



Илья Огородников

Что изменилось  
на петербургском  
заводе за неполные  
три года

Завод — это своеобразный микрогород, состоящий из множества цехов, отделов и подразделений, каждый из которых отвечает за свою конкретную работу. Убери любую составляющую, будь то труд рабочего на конвейере или административная работа в кабинетах, и весь процесс производства автомобилей может остановиться. Именно поэтому оптимизация и совершенствование этих процессов — неотъемлемая часть работы предприятия, которая не замирает ни на минуту. Причем внешне изменения могут не бросаться в глаза, однако в реальности небольшое улучшение иногда приводит к росту эффективности всего производства на проценты. Собственно, именно для того, чтобы своими глазами увидеть все улучшения российского завода Nissan, мы снова отправляемся в знакомые цеха.

Буквально с порога нас встречает, наверное, самое яркое обновление — десятки маленьких роботов-тягачей, которые в полностью автономном режиме отвозят и привозят тележки с компонентами для сборки. Крупные

детали, вроде сваренных кузовов, по-прежнему перемещают люди, зато на всевозможную мелочь тратить временные ресурсы персонала уже не нужно. Кстати, половину сварочных работ на заводе тоже выполняют роботы.

На предприятии появился 3D-принтер, который изготавливает разнообразную оснастку и вспомогательные приспособления из полимерных материалов. Покупать эти детали у сторонних производителей больше не требуется.

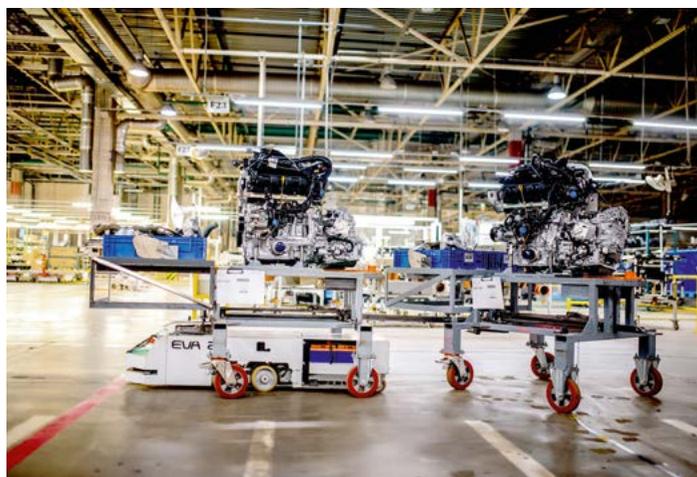
Огромное внимание уделяется доведению до максимально возможного уровня качества продукции. Для этого все оборудование

завода объединено в единую сеть и теперь совмещено с системой видеонаблюдения. Все данные поступают в единый центр диспетчеризации, где с помощью специального программного обеспечения с внедрением искусственного интеллекта отслеживается техническое состояние почти всего производственного оборудования, механизмов или роботов.

Например, последние передают данные о своем техническом состоянии и степени износа отдельных узлов через определенное время. Программа анализирует информацию и выдает прогноз о тех или иных сервисных работах, снижая практически до нуля



Летом 2016 года на заводе Nissan под Санкт-Петербургом состоялся торжественный и масштабный запуск производства нового кроссовера Nissan Murano. Современный завод мирового уровня ни в чем не уступает предприятиям бренда в других странах, в чем тогда лично убедилась вся российская пресса. Однако прогресс не стоит на месте: спустя два с половиной года мы снова находимся в промзоне «Каменка», уже на запуске обновленного бестселлера марки — кроссовера Qashqai. Автомобиль скоро окажется у нас на тест-драйве, а пока мы с любопытством изучаем, что внедрил Nissan на своем производстве.



непредвиденный выход производственного робота из строя.

Еще одна новая «фишка» — автоматическая проверка качества комплектующих, в частности колесных дисков Nissan. С помощью системы технического зрения и специальных алгоритмов анализируется изображение колес на роликовом стенде и сравнивается со спецификацией автомобиля.

Опять же в автоматическом режиме (пока частично, а чуть позже полностью) будет отслеживаться момент затяжки деталей любым пневматическим инструментом.



В совокупности все вышеперечисленное уже позволяет не только заметно повысить качество продукции, но и оперативно вычислять причины тех или иных недочетов, оперативно устраняя их первоисточник.

Не остались без нововведений и начальники участков. Всю их отчетность по управлению выделенным отделом, соблюдению стандартов, заполнению документации, анализу данных и прочим показателям работы смены объединили в отдельное приложение, которые зашифрованы в планшет. Достаточно выбрать нужный раздел, отметить необходимые параметры и заполнить нужные поля, как все эти данные стекаются в единый информационный массив, который позволяет оценивать эффективность работы участка.

Интересно, что это разработка российских специалистов Nissan. Программа настолько понравилась международному руководству японского бренда, что приложение уже дали добро на внедрение в производство Nissan в других странах.

Менее значимое в производственном плане, однако очень важное решение с точки зрения клиентоориентированности — выделение мощностей завода для установки на машины дополнительного оборудования. Теперь установку защиты картера и мультимедийной станции на Qashqai и X-Trail можно заказать прямо на заводе, что получается дешевле



работ в дилерском центре. Кроме того, установка проходит в соответствии со всеми производственными стандартами.

Помимо прочего, не забывает руководство завода и о более приземленных улучшениях, в частности касающихся бытовых вопросов. Как уже было сказано, завод — это микрогород, непрерывно потребляющий энергию, на которую опять же нужны ресурсы. Именно поэтому на производстве внедрена эффективная



”

«Выводить на рынок новые модели, произведенные в России, важно и для завода, и для бренда. Для завода это прекрасная возможность показать, как самое молодое предприятие Nissan в Европе благодаря высокой технологической оснащенности способно в короткий срок развернуть производство сразу двух моделей. Для бренда обновление модельного ряда — это способ привлечь внимание к непрерывному развитию марки Nissan и обеспечить себе дополнительное конкурентное преимущество на рынке», — комментирует Игорь Бойцов, генеральный директор завода Nissan в Санкт-Петербурге

В 2018 году завод Nissan в Санкт-Петербурге поставил производственный рекорд, выпустив 56 525 автомобилей. Это максимальный объем за все время производства автомобилей Nissan в России. Правда, это только половина от максимальной мощности предприятия под Санкт-Петербургом. Одним из решений по загрузке завода является экспорт производимых деталей. Так, в 2018 году экспортировано до миллиона единиц различных компонентов. С другой стороны, треть деталей, включая двигатели, на производство импортируется

система потребления электричества, газа, воды и сжатого воздуха, расходы которых сверяются по 500 точкам почасового контроля, а, например, доля экономичных светодиодных ламп на предприятии доведена на 80%.

### Каков итог?

Если говорить в целом, то автопроизводство — одна из важнейших сфер экономики страны. Тем более такое современное и передовое, как производство Nissan. Мало того, что автозавод обеспечивает тысячи человек рабочими местами и позволяет если не снижать, то удерживать на приемлемом уровне цены на рынке, так еще японская компания непрерывно вкладывает деньги в самые современные технологии, российских специалистов высшего уровня и постройку научно-технической инфраструктуры. Немудрено, что петербургские и федеральные власти со своей стороны также стараются поддерживать автопроизводителя в непростые времена.

За последние годы на автопром города на Неве уже было выделено более 6 млрд рублей. В этом году новый глава Петербурга Александр Беглов обозначил курс на новый инвестиционный цикл в экономике города. «Реализация специальных инвестиционных контрактов, создание новых технологичных рабочих мест, увеличение экспорта и доходов бюджета — это ключевые направления для совместной работы», — отметил губернатор.





Количество дилеров в России вдвое больше необходимого

ГК Verra Group Анна Бояршинова: «Мы продаем бренды Toyota, Lexus и немножко Porsche, но основу бизнеса нам создают, конечно, японские компании, потому что продавать что-то другое в нашем регионе почти не имеет смысла: люди другие марки не особо воспринимают».

Интересно и структурное разделение продаж. Если представители столичного автобизнеса и аналитических агентств большое

# Конференция ForAuto



Илья Огородников

20 февраля 2019 года состоялась ежегодная конференция экспертов и игроков автобизнеса, организованная аналитическим агентством «Автостат». Представители автопроизводителей, дилерских центров, исследовательских организаций, а также Минпромторга представили свое видение ситуации на авторынке России в ближайшей перспективе. Если говорить в целом, то унывать никто не собирается, хотя поводов для оптимизма в этой сфере остается все меньше.

Масштаб мероприятия не позволяет описать все темы, которые были затронуты. Помимо непосредственно ситуации на авторынке, подведения итогов года и рассуждения о перспективах, речь шла о проблемах рынка коммерческой техники, системы автострахования, рынка поддержанных автомобилей и даже о новой актуальной теме внедрения электронного ПТС.

Нас же волновала прежде всего первая часть конференции, в которой непосредственные участники рынка — владельцы и топ-менеджеры автобизнеса — рассказывали о том, как и с каким успехом им удается работать в сегодняшних условиях. Выяснилось немало интересного.

Большим плюсом стало то, что на конференцию были приглашены участники со всей России, которые своим региональным видением заметно разбавили мнение представителей столичного автобизнеса. Итак, основные тренды.

## Москва и регионы: два полюса одной страны

Несмотря на то что все спикеры положительно оценили прошедший 2018 год в плане результатов продаж, методы работы и выживания у всех оказались свои. В первую очередь это отчетливо коснулось регионального разделения. Оно и не мудрено: разница предпочтений и объемов колоссальная. Само собой, в недостижимом отрыве идут Москва и Санкт-Петербург, где на каждых 1000 жителей было продано 21 и 19 автомобилей соответственно. На третьем месте — Приволжский федеральный округ, население которого в 1,5 раза больше, чем в двух

столицах, вместе взятых, и где было продано 13 машин на каждую 1000 человек.

О том, что делается за Уралом, говорить почти бессмысленно: 3–6 автомобилей на каждую тысячу. Новые автомобили сегодня там почти никого не интересуют — рынок полностью ориентирован на подержанных праворульных «японцев», что подтвердила глава пермской

✓ Глава пермской ГК Verra Group Анна Бояршинова



агентств большое внимание уделяли корпоративному перераспределению, в частности в связи с резким взлетом популярности услуг каршеринга и такси,

в том числе как средства заработка, когда компании покупают, а затем сдают автомобили в аренду частным извозчикам, то в регионах эта сфера бизнеса оказалась практически не актуальна.

«У нас не все так плохо с пробками и платными парковками, в целом места достаточно и у дома, и около работы, так что все эти новомодные тенденции с каршерингом на нашем бизнесе никак не отражаются. Личный автомобиль есть и остается в приоритете», — рассказал глава тольяттинской ГК «Тон-Авто» Александр Курылин.

Правда, есть и исключения. Глава брянской дилерской сети «БН-Моторс» Алексей Подщечколин выделил в качестве одного из направлений прокат автомобилей, установив минимально возможные тарифы на эту услугу: прокатный Renault Logan обходится клиентам от 500 до 1000 рублей в сутки в зависимости от срока аренды. В результате компании





^ Глава тольяттинской  
ГК «Тон-Авто»  
Александр Курылин

удалось за короткий промежуток времени увеличить оборот по этому направлению с 3 млн до 40 млн рублей, практический сразу выйдя на прибыль, хотя и небольшую — 2–3%.

«Мне больше не нужно, я не жадный, — признается владелец „БН-Моторс“, — у нас в регионе зарплата у людей 25–30 тыс. рублей, нужно уметь подстраиваться под возможности массового клиента, тогда проблем с маржинальностью не будет. И на 3% прибыли с каждого подразделения можно хорошо жить и развиваться. Если бы в бизнесе так делали многие, явных финансовых проблем в стране удалось бы избежать. Отдавать в аренду сто машин по 500 рублей гораздо выгоднее, чем десять,

✓ Глава брянской дилерской  
сети «БН-Моторс»  
Алексей Подщеколдин



но по 5000 рублей, потому что оборот на уровень выше».

Надо сказать, что у московских коллег подобный бизнес-подход вызвал явное, хотя и молчаливое недоумение, что еще больше подчеркнуло разницу столичного и регионального восприятия действительности.

### Дилер vs импортер: условия все чаще выставляют автосалоны

Очень любопытная картина складывается и в отношениях между дилерскими сетями и официальными представительствами брендов, которые, собственно, эти самые дилерские лицензии выдают. В докризисные годы все было предельно ясно: «партнерство» строилось по схеме «хозяин — подчиненный». В роли последнего выступали, разумеется, автосалоны, которые были обязаны выполнять массу требований. Даже покрашенное в неправильный цвет мусорное ведро на входе могло стать поводом для отзыва лицензии. Утрировано, конечно, но от истины недалеко.

После 2014 года и череды банкротств дилерских центров, число которых сократилось на четверть, оставшиеся стали крайне аккуратно подходить к выбору автомобильных брендов. И ситуация начала меняться на противоположную. Устав от бесконечных требований и обязательств, дилерские сети стали сами отказываться от тех марок, руководство которых не хочет идти на компромисс или продавать которые в данный момент просто невыгодно.

Все тот же брянский «БН-Моторс», не первый год жалуясь на непонимание со стороны импортеров, в итоге отказался продавать даже такие популярные бренды, как Nissan и Skoda, заменив их отечественной «Ладой», более актуальной для региона.

Поддерживают такое положение дел и в сети «Тон-Авто»: «Нам неоднократно поступали предложения от представительств именитых брендов, которых нет в нашем регионе, открыть автосалон, — рассказывает глава компании Александр Курылин, — расширение бизнеса всегда интересно, однако садимся вместе читать условия и считать финан-



## СОВЕРШЕННАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

### ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ ОПОРЫ ДВС/КПП

[FIXARPARTS.DE](http://FIXARPARTS.DE)



-  Высококачественная сталь и 100% контроль качества
-  Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации
-  Минимальный шум и вибрация от деталей подвески
-  Широкий ассортимент
-  Полная информация о товаре по QR - коду на упаковке
-  Гарантия производителя



**CARBERRY.**

Performance for value

сы — и бизнеса не получается. Отказываемся, не раздумывая».

Вот и выходит, что во многих регионах России некоторые марки автомобилей не купить, даже если есть деньги. Массовых брендов, таких как Ford и Mazda, в некоторых областных городах просто нет, а уж о премиум-классе и говорить не приходится. Новых моделей Volvo, Jaguar или Audi в отдельных регионах РФ даже не видели. Понятно, что вопрос решается поездкой в соседний регион, где официальный продавец есть, однако в этом случае к нему придется ездить регулярно и на обслуживание, что для многих попросту неудобно.

В итоге часть покупателей уходит к конкурентам не потому, что их автомобили нравятся больше, а просто потому, что есть дилер. Такая ситуация сложилась, например, в Карелии, где на всю республику есть один дилерский центр одного-единственного премиум-бренда, который в итоге все и покупают.

### Автосалонов много, но мало

Все вышеупомянутые факторы привели на сегодняшний день к достаточно абсурдной ситуации. Из-за регионально-географического и крайне неравномерного распределения спроса, рухнувших с 2014 года почти вдвое продаж, отсутствия достаточного количества дилеров у других брендов и переизбытка у других наблюдается сильнейший дисбаланс спроса и, как следствие, прибыльности автосалонов.

Глава Российской ассоциации дилеров (РОАД) Олег Мосеев приводит в пример самый развитый с точки зрения автобизнеса рынок — американский. Расчет простой: для успешной работы там на каждый автосалон в год должна приходиться 1000 купленных автомобилей. Если этот показатель меньше, «лишние» автосалоны закрываются, если больше — открываются новые. Баланс по западной традиции поддерживает соответствующая гильдия, состоящая из игроков этого бизнеса и наделенная большим количеством полномочий. То есть закрыться дилерский центр может самостоятельно, исходя из своего



^ Глава Российской ассоциации дилеров (РОАД) Олег Мосеев

финансового состояния, а вот открыться — только с разрешения, когда докажет, что это действительно необходимо рынку и клиентам.

У нас же ситуация стихийной рыночной экономики, когда все действуют кто во что горазд — никаких регуляторов. В итоге даже в лучший в истории российских продаж автомобилей 2012 год, когда было продано около трех

миллионов машин, в стране функционировало около 4300 дилерских центров, то есть почти в полтора раза больше необходимого. На текущий момент, когда количество автосалонов сократилось где-то до 3500, а продажи упали до 1,7 млн автомобилей, выясняется, что фактически каждый второй дилерский центр в нашей стране «лишний», то есть отбирает прибыль у соседа, которую в итоге недополучают оба.

Выходит, для того, чтобы механизм заработал правильно, выхода ровно два: либо вдвое увеличить продажи автомобилей, либо вдвое сократить сеть продавцов, перераспределив спрос в зависимости от региональной популярности марок и моделей.

В возможность первого варианта не верят даже сами бизнесмены: «Два миллиона новых машин — реальный предел емкости авто-рынка на ближайшие годы. Два с половиной миллиона — самый

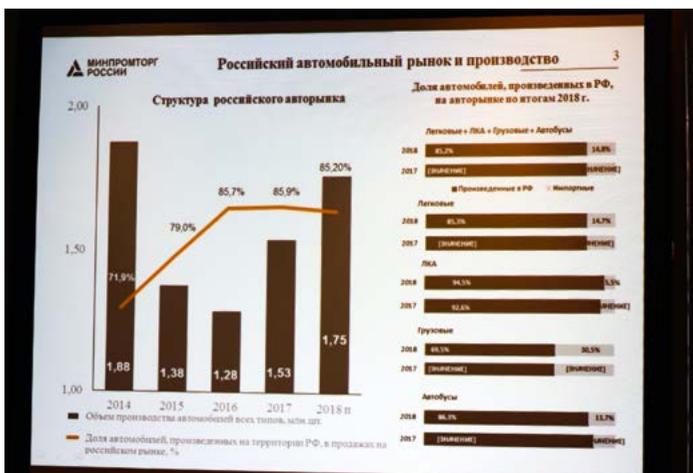
оптимистичный прогноз на тот же период. Но, признаться, сегодня даже в перспективе мы не видим ни одного экономического „драйвера“, который мог бы привести к улучшению ситуации на авторынке России», — заявил глава РОАД Олег Мосеев.

Идти по второму варианту добровольно тоже никто не собирается. А это значит, что автобизнес будет всеми возможными способами бороться за выживание, вытягивая деньги из тех, у кого они еще остались. То есть гарантированный рост цен, навязывание дополнительных услуг и повышение всевозможных тарифов покупателям обеспечены. Собственно, обвалившиеся вдвое продажи при вдвое же выросшей средней цене на автомобиль говорят об одном: клиент, который сегодня покупает новую машину, фактически платит за себя и за того, кто ее купить уже не смог.

Именно на этих людей сегодня и надеются дилеры. Основной тренд развития — портфель популярных марок, желательно входящих в топ-10, и максимальное количество финансовых услуг, то есть всевозможных кредитов, в которые будут усиленно загонять клиентов, — это половина дела. Вторая половина — максимальное возможное удержание этих клиентов на сервисе, который и является одним из главных источников дохода автосалона.

Правда, топ-менеджеры от автобизнеса не скрывают, что таких людей с каждым годом становится все меньше, а потому прогноз на ближайшие годы у них, мягко говоря, осторожный. Самые оптимистичные называют рост по рынку до 5% в год, главным тормозом считая падение покупательской способности населения.

«Состояние реальной экономики сегодня настолько плохое, что, кажется, хуже уже быть не может. Так что остается надеяться только на рост», — иронично подытожил первую часть конференции ForAuto г-н Поддещолдин.





ТЕХНОЛОГИЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

## NK PRO — компоненты подвески и системы рулевого управления

МЫ РАЗОБРАЛИ КОМПОНЕНТЫ ПОДВЕСКИ И СИСТЕМЫ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ, ОСМОТРЕЛИ ИХ, ПОДВЕРГЛИ АНАЛИЗУ И ЗАНОВО СОБРАЛИ, ПОЛУЧИВ ИЗДЕЛИЯ С **УЛУЧШЕННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ**, ОТЛИЧАЮЩИЕСЯ ВЫСОЧАЙШЕЙ НАДЕЖНОСТЬЮ И ДОЛГОВЕЧНОСТЬЮ.

Имя «NK PRO» является синонимом высочайшего качества и увеличенного срока службы. Группа наших инженеров разобрала и подвергла анализу каждый компонент по отдельности, чтобы точно определить участки, подверженные риску преждевременного износа. Затем на основе этой информации разрабатывались решения, сочетающие в себе улучшенные материалы и компоненты новой конструкции. Результатом таких изменений стали изделия, не имеющие слабых мест и отличающиеся повышенной надежностью и долговечностью.

В качестве подтверждения нашей уверенности в высочайшем качестве компонентов мы предлагаем **5-летнюю гарантию** на все изделия под маркой NK PRO. **Гарантию, которая говорит сама за себя.**

### РАЗРАБОТАНО ДЛЯ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ

Компоненты NK PRO изготовлены из специальных материалов, разработанных для самых жестких условий: от обжигающего холода до палящего зноя, для городских и загородных ландшафтов.

NK PRO — компоненты, которым вы можете доверять.

Шаровые опоры  
Стойки стабилизатора  
Наконечники тяги  
Рулевые тяги  
Сайлентблоки подвески





Вадим Аскарлов

На праздник пришли больше 300 человек, в числе которых деловые партнеры и друзья Бориса Наумовича, приехавшие из разных стран и регионов России. И конечно, трудовой коллектив «БИГ». Отмечали это событие в интерьерах Президентской библиотеки им. Б. Н. Ельцина, расположенной в историческом здании Святейшего Синода.

Несмотря на солидный возраст, по меркам бизнеса постсоветской формации «БИГ Фильтр» сохраняет курс на активное развитие и преобразование с целью упрочения своих позиций как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Только в минувшем году был осуществлен ряд успешных проектов, в числе которых:

- сертификация «системы менеджмента качества» на соответствие новому стандарту IATF 16949, созданному с учетом накопленного опыта работы по ISO/TS 16949;
- начало серийных поставок продукции BIG Filter на европейский рынок под собственным брендом компании;
- реформа ценовой политики компании в отношении независимого вторичного рынка России с целью обеспечения единых цен на продукцию BIG Filter на всей территории РФ.

Завершая в текущем году очередной четырехлетний плановый цикл, компания уже приступила к подготовке нового стратегического плана на период 2020–2024 годов, который будет включать не только амбициозные цели и задачи, но и детально разработанные пути их выполнения.

## «БИГ Фильтр» отпраздновал 30-летие



**Известный производитель автомобильных фильтров из Санкт-Петербурга торжественно отметил 30 лет успешной деятельности на российском и мировом рынке автокомпонентов, а также 75-летие ее основателя и президента Бориса Наумовича Бейлина.**

На данный момент география сбыта продукции весьма обширна. Фильтры, произведенные на технологических линиях компании, есть практически на всех континентах. Это продукция поставляется как на вторичный сегмент Aftermarket, так и на первичный — на конвейеры автопроизводителей. Причем пропорции ежегодно смещаются в пользу последних.

Продукция BIG Filter серийно поставляется на все основные российские автозаводы: АвтоВАЗ, GM-АвтоВАЗ, ГАЗ, ПАЗ, УАЗ, на десять российских и зарубежных предприятий Volkswagen Group, а также в гарантийные сети других международных автоконцернов.

А ведь 30 лет назад все началось с гораздо более скромного производства.



После основания фирмы, которая изначально не занималась автокомпонентами, только с 1994 года начато серийное производство топливных пластмассовых фильтров. В 1997-м стартовало производство воздушных круглых фильтров,

а уже в 1998 году был получен сертификат соответствия системы качества международному стандарту ISO 9002. 1999 год ознаменовался выпуском первого российского

каталога BIG Filter, а уже в 2000-м компания приступила к массовому выпуску пластмассовых фильтров для автомобилей с впрыском топлива. В 2001 году была расширена номенклатура автомобильных фильтров, в том числе новая гамма пластмассовых топливных фильтров, в частности для японских автомобилей, а также масляных фильтров.

2003 год стал особенным для производства, так как была введена система менеджмента качества ISO 9001, которая подтверждена международной экспертной группой IQNet и заверена соответствующим сертификатом. Уже

в следующем году было начато серийное производство воздушных панельных фильтров на новой импортной технологической линии, работающей в автоматическом режиме по программе, заданной компьютером, и не имеющей аналогов в России, а в 2005-м завершены работы по установке новой линии по производству фильтроэлементов

с использованием нового клеевого соединения. Таким образом, компания получила возможность выпускать экологические фильтры.

В 2006 году введена в эксплуатацию новая линия по производству круглых и цилиндрических воздушных фильтров. В 2008-м компания полностью обновила и расширила свой модельный ряд. Пройдена сертификация продукции BIG Filter для автозаводов Volkswagen и GM, а уже в следующем году введена в строй новая линия по производству салонных фильтров и линия по производству фильтров в сборе. Начались поставки модулей воз-



душных фильтров на конвейеры автопроизводителей.

И в 2010 году стали осуществляться серийные поставки фильтров в сборе на конвейер Volkswagen в Калуге. «БИГ Фильтр» — поставщик VAG и победитель конкурса «Лучший экспортер Санкт-Петербурга».

2011 год ознаменовался получением новых международных сертификатов соответствия системы менеджмента качества. В 2012-м получены очередные номинации на поставку на конвейер Volkswagen Group и расширена география поставок немецкого концерна в Мексику. В 2013-м произошло расширение сотрудничества с группой компаний AD Russia («Берг», «Микадо»). Введена в эксплуатацию новая линия сборки масляных корпусных фильтров. Также нельзя не отметить расширение географии сотрудничества с концерном VAG — начало поставок на производство Skoda в Чехию. Кроме того, компания участвовала в разработке концепта воздушной системы для Bentley (Великобритания), где был получен

ценный опыт в конструировании изделий премиум-класса.

Следующий год стал очередным этапом тесного сотрудничества с концерном VAG: расширилась география сотрудничества с VAG (Испания, Польша) и начались поставки по новому проекту воздушного фильтра. Стало возможным производство более сложных узлов для основных заказчиков — иностранных автозаводов.

В 2015 году был пройден аудит компании Valeo, одного из крупнейших OEM-поставщиков первого уровня с оценкой 87 баллов из 100. Начато сотрудничество с EMEX — всероссийским интернет-ка-

талогом автозапчастей, в базе которого содержится более 70 млн наименований автозапчастей. В 2016-м состоялось начало серийных поставок в адрес международного концерна PSA и введены в эксплуатацию:

- новый термопластавтомат ENGEL Victory 500 (усилие смыкания 500 тонн);
- вторая (дублирующая) линия по производству панельных фильтров;
- новый термопластавтомат серии Haitian Mars II.

В прошлом году компания приняла участие в юбилейной 25-й Международной выставке

Automechanika во Франкфурте-на-Майне. Также начаты серийные поставки продукции BIG Filter под собственным брендом компании на европейский рынок. Свыше 40% произведенных фильтров было поставлено на конвейеры и в гарантийные сети автопроизводителей, а также на вторичный рынок стран дальнего зарубежья.

В планах компании на 2019 год — существенный рост объемов реализации, расширение ассортимента выпускаемых фильтров, дальнейшее развитие номенклатуры и географии поставок — как на первичный, так и на вторичный рынок, а также разработка стратегии на следующий четырехлетний период.



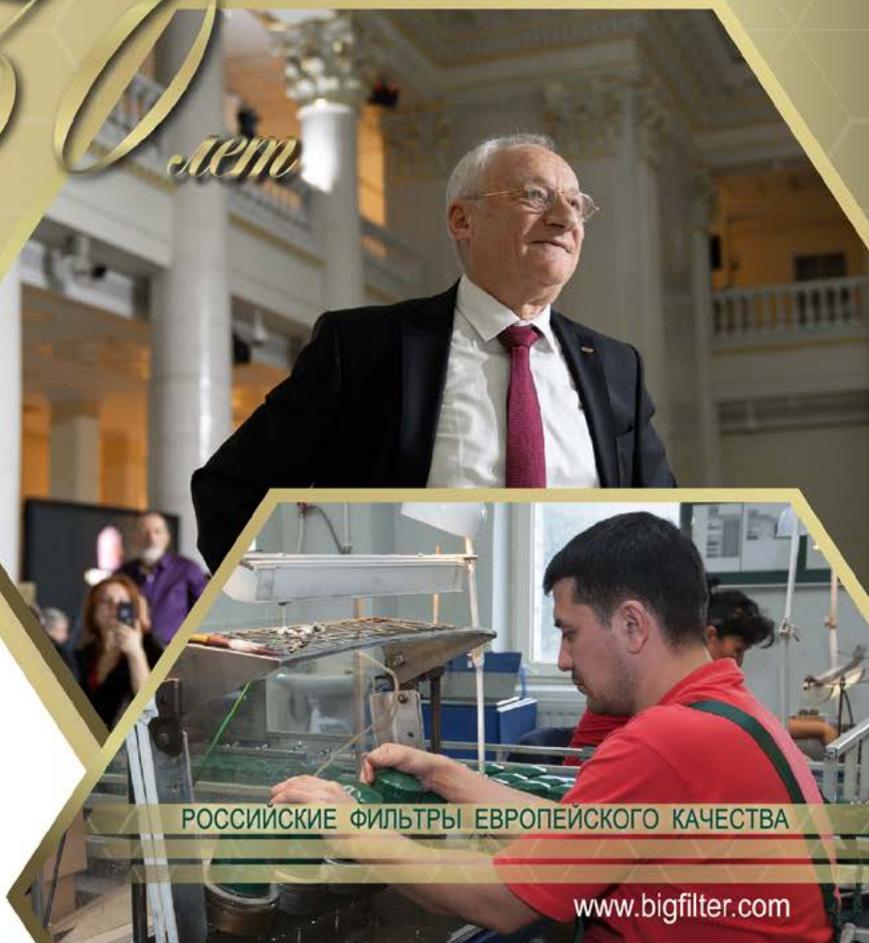
*Журнал «Движок» и компания BIG Filter регулярно проводят независимые тесты фильтров на испытательной площадке петербургского предприятия*



**BIG  
FILTER**

*С заботой  
о Вашем  
автомобиле!*

30 лет



РОССИЙСКИЕ ФИЛЬТРЫ ЕВРОПЕЙСКОГО КАЧЕСТВА

[www.bigfilter.com](http://www.bigfilter.com)

## Новый Nissan Qashqai

### встал на конвейер в Петербурге

На петербургском заводе Nissan стартовало производство кроссовера Qashqai 2019 модельного года.

В сравнении с предшественником новый Qashqai получил целый ряд нововведений как в дизайне кузова и интерьера, так и в технической начинке. Внешне Nissan Qashqai 2019 можно отличить от «дореформенного» кроссовера по передней части кузова, оформленной в стиле его «старшего брата» — обновленного Nissan X-Trail, запущенного в производство на питерском заводе осенью 2018 года.

Новый Qashqai, как заявляют в Nissan, лучше, чем прежде, подготовлен к российским дорожным и климатическим условиям: в частности, значительно улучшена шумоизоляция автомобиля, подвеска стала более комфортной.

Первоначально обновленный Qashqai станет доступен российским покупателям с двумя моторами: 1,2 литра, 115 л. с., и 2,0 литра, 144 л. с. Агрегатироваться они будут с 6-ступенчатой механической коробкой передач или с вариатором X-tronic CVT, перенастроенным для российского рынка. В дальнейшем гамма двигателей для Qashqai в России будет расширена за счет нового двигателя 1.3 Turbo совместной разработки Renault-Nissan и Daimler AG. На европейской версии кроссовера двигатель доступен в двух вариантах мощности: 140 и 160 л. с.

В базовой комплектации XE новый Qashqai станет оснащаться электрообогревом передних сидений и лобового стекла, круиз-контролем и кондиционером; в ряде комплектаций автомобиль получит мультимедийную систему «Яндекс.Авто», устанавливаемую на автомобиль на заводе в процессе сборки. Система поддерживает функцию голосового управления; водителю и пассажирам доступны такие сервисы «Яндекса», как «Навигатор», стриминг «Музыки», а также прогноз погоды и поиск в интернете.

Новый Nissan Qashqai станет доступен для заказа в России в марте текущего года. Цены на автомобиль и точную дату начала его продаж в нашей стране объявят позже ■



## Volkswagen представил обновленный Passat

Компания Volkswagen опубликовала официальные фотографии и технические характеристики рестайлинговой версии популярной модели Passat.

Изменения, которым подвергся дизайн автомобиля, можно назвать косметическими, зато техническая и электронная начинка обновлена более радикально. В частности, Passat 2019 модельного года первым среди автомобилей Volkswagen получит систему Travel Assist, представляющую собой частичный автопилот.

Кроме того, в список оснащения модели войдут система Emergency Steering Assist, повышающая, как заявляет производитель, безопасность при совершении резких маневров, совмещенных с торможением, а также емкостное рулевое колесо, фиксирующее положение рук водителя и передающее информацию управляющим электронным системам, в частности Travel Assist. От внедорожника Touareg последнего поколения новый Passat позаимствовал матричные светодиодные фары с системой IQ. Light со 128 индивидуально управляемыми светодиодами.

Двигатели для Passat 2019 модельного года были модернизированы: все они оснащены противосажевыми фильтрами, а дизели — еще и каталитическими конвертерами SCR. Все моторы удовлетворяют новейшим экологическим стандартам Euro 6d-TEMP. В гамму бензиновых двигателей для нового Passat войдут агрегаты 1.5 TSI, 150 л. с., 2.0 TSI, 190 л. с., и 2.0 TSI, 272 л. с. Линейку дизелей составят моторы 1.6 TDI, 120 л. с., 2.0 TDI Evo, 150 л. с., 2.0 TDI, 190 л. с., и 2.0 TDI, 240 л. с.

Вместе со стандартными седаном Passat и универсалом Passat Variant обновился также «внедорожный» универсал Passat Alltrack. Модель 2019 года будет оснащаться самым мощным бензиновым мотором, а также 190- и 240-сильными турбодизелями. Все двигатели для Passat Alltrack будут «по умолчанию» агрегатироваться с коробкой передач DSG-7 и фирменной полноприводной трансмиссией 4Motion.

Прием заказов на новый Passat в ряде европейских стран Volkswagen откроет в мае нынешнего года; первые «живые» автомобили появятся в салонах дилеров в Германии в сентябре. Сроки начала российских продаж нового Passat официально пока не уточняются ■



редактор рубрики  
Роман Зубко



## В Renault обновили российский Duster

**Компания «Renault Россия» сообщила о начале продаж обновленного кроссовера Duster на российском рынке и объявила рублевые цены на автомобиль.**

Renault Duster 2019 модельного года стоит в России от 709 000 рублей — в указанную сумму оценен переднеприводный кроссовер с бензиновым двигателем 1,6 литра, 114 л. с., механической коробкой передач и передним приводом.

В гамму моторов для обновленного Duster входят также 2,0-литровый 143-сильный бензиновый агрегат и 1,5-литровый турбодизель (109 л. с.). Duster 2.0 в рестайлинговой версии стоит в России от 977 990 рублей, дизельный кроссовер оценен минимум в 1 011 990 рублей. За 2,0-литровый Duster с 4-ступенчатым «автоматом» придется выложить не менее 1 027 990 рублей.

Обновленный Duster можно купить на нашем рынке в одной из четырех комплектаций, названия которых теперь изменены. Базовая Authentique отныне именуется Access, исполнение Expression переименовано в Life, Privelege теперь называется Drive, а Luxe Privelege — Drive Plus.

Уже в базовой комплектации обновленный Duster оснащается сиденьями с новой обшивкой и серебристой прострочкой; кроссовер в топовом исполнении Drive Plus получил кресла с комбинированной обивкой. В список штатного оснащения кроссоверов в комплектациях Life и выше входят пассажирская подушка безопасности, черные боковые стойки кузова и бортовой компьютер. В исполнении Drive обновленный Duster впоследствии будет оснащаться 16-дюймовыми легкосплавными колесными дисками Thema Gris серого цвета с огранкой. На Duster Life их можно будет заказать в качестве опции.

Renault Duster 2019 модельного года уже доступен как у официальных дилеров французской компании в России, так и в фирменном онлайн-шоуруме ■



## Обновленный Mercedes GLC получил новый дизайн и новые моторы

**Компания Mercedes-Benz представила обновленную версию кроссовера GLC с комплексом усовершенствований во внешности и техническом оснащении.**

Новинка будет предлагаться с бензиновым турбомотором объемом 2,0 литра мощностью 197 или 258 л. с. Автомобиль оснащен стартер-генератором, работающим от 48-вольтовой сети, который добавляет еще 14 л. с. и 150 Нм крутящего момента.

GLC также будет доступен с тремя вариантами дизельных двигателей мощностью 163, 195 и 245 л. с. Все агрегаты работают в паре с 9-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Кроссовер получил пружинную подвеску Dynamic Body Control, также доступна опционная пневмоподвеска. Внешность обновленной версии GLC стала более спортивной. Изменилась решетка радиатора, задние фонари, бамперы, появилось больше хромированных элементов.

В салоне нового GLC появились деревянные декоративные вставки из ясеня и ореха, новый руль с сенсорными элементами управления. Производитель предлагает два варианта дисплея мультимедийной системы — с диагональю 7 или 10,25 дюйма. Сама система работает на фирменной платформе MBUX.

Ожидается, что обновленный Mercedes GLC поступит в продажу грядущим летом. Кроме того, в будущем данная модель будет производиться на строящемся предприятии Mercedes-Benz в Подмоскowie ■



## Новый Lexus UX доехал до России

**Российские дилеры Lexus начали продажи нового компактного городского кроссовера UX. С 1 марта 2019 года автомобиль стал доступен на нашем рынке.**

В России новый Lexus UX предлагается в двух версиях — UX 200 и UX 250h. Новый UX 200 оснащается бензиновым четырехцилиндровым рядным двигателем объемом 2,0 литра мощностью 150 л. с.; мотор работает в паре с новой коробкой Direct Shift CVT.

Более мощный Lexus UX 250h получил гибридную силовую установку IV поколения. Такой кроссовер оснащается бесступенчатым вариатором и системой полного привода Lexus E-Four. Совокупная мощность силового агрегата составляет 178 л. с.

На нашем рынке новый UX доступен в четырех комплектациях, а гибридная версия UX 250h — в трех. Все версии оснащаются восемью подушками безопасности. Также доступны система курсовой устойчивости (VSC), антиблокировочная система (ABS), система распределения тормозных усилий (EBD) и усилитель экстренного торможения (BAS), система помощи при подъеме по склону (HAC) и функция автоматической активации стояночного тормоза.

Стоимость нового компактного кроссовера Lexus варьируется от 2 316 000 до 3 736 000 рублей в зависимости от версии и комплектации ■

# Audi Q8



Илья Огородников

Будем откровенны, придумывая жанр купеобразного кроссовера, первопроходцы в лице BMW, а затем и Mercedes не сильно заморачивались. Платформа от уже готового кроссовера, моторная гамма от него же, интерьер тот же самый, да и внешность на 75% от готовой модели. Ни трехдверной модификации, ни дверей с окнами без рамок. От купе в машине только приземистый силуэт

Компания Audi последней из «немецкой тройки» задалась вопросом построения большого купеобразного кроссовера. Однако с первых эскизов стало понятно, что немцы подойдут к делу максимально педантично. Так и вышло: в невероятном Лиссабоне нас встретила очень необычная машина с ярким оранжевым окрасом оригинального приземистого кузова, напоминающего эдакий хард-топ. Что же, оцениваем шансы Audi разбавить засилье «земляков» в довольно узком сегменте премиальных кросс-купе.

да заваленные задние стойки, которые и придали ей визуальной стремительности и спортивности. Ну а дальше пошла ударная рекламная кампания и маркетинговые активности, которые убедили потенциальную аудиторию, что, если сильно наклонить заднее

окно, машина превращается почти в спорткар.

Удивительно, но столь простой ход сработал: при минимальных вложениях в разработку «спортивных» моделей их продажи не сильно уступают флагманским кроссоверам, взятым за основу.

## Слагаемые успеха

Собственно, у Audi свой большой и успешный кроссовер тоже имеется — Q7, а потому появление на его основе конкурента X6 и GLE Coupe можно было назвать делом техники. Однако ингольштадтцы почему-то не спешили, и теперь ясно почему. Audi представила





Сибаритские опции вроде систем активной помощи водителю, топовой мультимедийной станции с онлайн-навигацией, премиум-акустики, четырехзонного климата, массажа, шторок на окна, матричной оптики, пневмоподвески, а также внешнего стайлинга могут удвоить базовую стоимость Audi Q8. Даже оранжевый цвет прибавляет к ней более 70 тыс. рублей, а 22-дюймовые колеса обойдутся свыше 200 тыс.



абсолютно уникальный кузов, который больше всего соответствует форм-фактору кросс-купе.

При том что машина с любого ракурса является стопроцентной Audi и построена на усовершенствованной платформе Q7, дизайнерам удалось главное — сделать кроссовер аутентичной моделью, что для крайне консервативной в художественном плане марки неожиданное решение. После Audi TT и спортбеков А5 и А7 новый кроссовер претендует на роль главного авангардиста бренда, что, безусловно, радует.



ство кросс-купе можно только с кабиной межзвездного шаттла: три монитора с превосходной графикой вокруг водителя, из которых два — сенсорные с эффектом виброотдачи при



Одна из главных «фишек» машины, которая резко отличает ее от всех соперников, — двери без оконных рамок, из-за которых профиль кроссовера кажется единым целым. Ну а завершением эффектного образа явилась «раскаченная» светодиодная корма.

Тем, кто с последними тенденциями Audi незнаком, сообщаем, что марка давно отправила своих клиентов в космос, потому что сравнить технократичное убран-

нажатию, и голосовое управление почти всеми второстепенными функциями. Даже температуру в салоне можно регулировать речевыми командами. Все это, конечно, круто, но по удобной шайбе системы MMI под правой рукой мы все же скучаем. Кстати, сразу стоит обратить внимание, что большая часть из перечисленного — недешевые опции.

Нюанс в том, что это убранство мы уже видели на тест-драйве последних седанов Audi — А6 и А8. Никаких принципиальных отличий от этих моделей внутри, кроме как высокой посадки и лучшего обзора, здесь нет. Правда, к представительскому флагману новое кросс-купе все-таки чуть ближе: в отделке меньше пластмассовых деталей, в частности более удачно обыграны передние дефлекторы.

Интерьер Audi Q8 почти не потерял во внутреннем просторе. От-

В Audi Q8 установлено пять радаров, шесть камер, двенадцать ультразвуковых датчиков и лазерный сканер, которые помогают водителю в виде активного круиз-контроля и всевозможных ассистентов, контролирующих ситуацию вокруг авто. Но автопилот третьего уровня, увы, пока недоступен: его использование требует юридических процедур в каждой отдельной стране





личные передние кресла способны подстроиться под любую фигуру и, конечно, порадовать подогревом, вентиляцией и массажем. На заднем диване, который также можно отрегулировать во всех плоскостях, спокойно помещаются взрослые люди ростом за метр

*При почти пятиметровой длине и двухметровой ширине Audi Q8 короче и ниже Q7. Но, как ни крути, кроссовер получился массивным — огромная и структурно сложно нарисованная хищная «морда» перетекает в огромные арки, где прячутся колеса диаметром аж 22 дюйма*



восемьдесят — уменьшение габаритов в угоду дизайну почти никак не сказалось на свободном пространстве.

Первое и главное, что ощутит владелец Q8 за рулем, — абсолютная тишина. Даже на фрикционной зимней резине на шершавом португальском асфальте в салоне не слышно ни единого звука от шин и никаких признаков работы



340-сильного двигателя, который на ходу периодически незаметно переходит на электротягу, ни даже шума улицы, несмотря на то что все двери по принципу купе не имеют рамок. Великолепный акустический комфорт — первый определяющий признак

кросс-купе Audi.

Собственно, с бензиновым двигателем V6, который в новой концепции получил шильду 55 TFSI и работает по алгоритму мягкого гибрида, мы уже отлично знакомы: именно с ним мы катали и новый седан А6, и флагманский лимузин А8.

Стоимость протестированного автомобиля

Audi Q8 55 TFSI  
8 455 640 ₽

На Q8 340-сильный двигатель позволяет разогнаться до 100 км/ч за 5,9 секунды, однако поведения спорткара у кросс-купе нет, при том что Audi отменно слушается руля: секрет все в том же полноуправляемом шасси с подруливающими задними колесами, благодаря которым пятиметровый кроссовер на португальских серпантинах легко обгоняет юркие прокатные кабриолеты и спорт-этэчи. Однако для активной езды машину лучше держать в тонусе, то есть в динамичном режиме: нашпигованный последними технологиями Q8 иногда слишком увлекается своими экологично-гибридными возможностями.

Что касается ездового комфорта, то в небогатой Португалии, где

#### ОЦЕНКИ Audi Q8 55 TFSI

ИНТЕРЬЕР	8,85	Внутри Q8, как и все новые модели, — космический шаттл. Дорогие материалы, правда, не всегда удобные в пользовании, самые современные опции. Несмотря на спортивный имидж, практичность машины почти не пострадала.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	9	
Простор	9	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	9	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,4	Бензиновый 340-сильный мотор с «мягким гибридом» часто увлекается экологией — нужен тонус. Полноуправляемое шасси позволяет отлично контролировать машину.
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	9,66	В машине почти полная тишина, которая иногда разбавляется шлепками огромных колес по стыкам дорог. Количество опций зашкаливающее.
Акустический	10	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,97	

#### ХАРАКТЕРИСТИКИ Audi Q8 55 TFSI

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4986x1995x1705
Снаряженная масса, кг	1907
Объем багажника, л	605
Клиренс, мм	164–254
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, V6
Объем, куб. см	2995
Мощность, л. с. при об/мин	340/5200
Крутящий момент, Нм при об/мин	500/1370
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	8,4



У багажника достойный для класса объем 605 литров. Под полом — сдутая «докатка» и батарея гибридного привода. Электрозамком можно управлять взмахом ноги под бампером

дороги неидеальны, соединение активной пневмоподвески и огромных 22-дюймовых колес дает специфический эффект: шасси не на каждом стыке хватает упругости. Так что приходится играть с режимами, благо каждый узел кросс-купе можно настраивать отдельно — нам по душе и машине больше всего по нраву «Комфорт».

### Каков итог?

Несмотря на солидное опоздание, Audi сумела создать нетривиальный автомобиль, который вполне способен заметно освежить рынок. Во-первых, Q8 точно никого не оставит равнодушным благодаря яркой внешности на фоне уже примелькавшихся конкурентов. Во-вторых, кросс-купе не особо потеряло в практичности на фоне соплатформенного Q7. В-третьих, технократичное убранство с массой самых современных опций еще долго будет оставаться в тренде и радовать своими возможностями сегодняшних покупателей. Ну а в-четвертых, Audi Q8 стал первым из новой линейки моделей,

кто помимо бензинового мотора получил наконец-то и популярный 249-сильный дизель 45 TDI. В общем, все слагаемые успеха у «четырех колес» наконец-то собрались вместе, так что есть все шансы увидеть Audi в конце года с массивным плюсом напротив строчки продаж.



*Audi Q8 не спасует на средней руки бездорожье. Даже в базе кросс-купе имеет 220 мм клиренса, а с пневмоподвеской можно задрать кузов до 254 мм (с увеличением скорости машина прижимается к земле до 164 мм). Полный привод построен на основе механического межосевого дифференциала Torsen, который номинально распределяет момент в соотношении 40:60 в пользу задней оси. Однако при необходимости на переднюю ось может уходить до 70% момента*



# DJB®

## BEARINGS

OEM/OES-поставщик с 1992 г.  
ISO/TS 16949:2009  
Гарантия: 1 год или  
20 000 км пробега.



КИТАЙ

- Подшипники
- Ступицы
- Ролики ремней
- Крестовины
- Выжимные подшипники

Для легковых автомобилей «азиатского» и «европейского» рынка.

Более 3 000 наименований продукции.

Высокое качество.

Доступная цена.

# ОБНОВЛЕННЫЙ «УАЗ Патриот»

Урбанизируйся,  
селянин!

ТЕСТ  
ДРАЙВ



Вадим Аскарлов

Ульяновскому автомобильному заводу не грозит судьба «Москвича», ЗИЛа или нижегородской «Волги». Даже если частные потребители совсем перестанут покупать УАЗы, бренд выживет за счет госзаказов, армии и полиции. Но пока россияне и так весьма охотно приобретают отечественные внедорожники, главным из которых, конечно, является «Патриот». Правда, тренд неумолим: комфортные кроссоверы с «автоматом» поджимают со всех сторон. А это значит, что и тестостероновому охотнику и рыболову «Патриоту» пора выезжать грязевыми покрышками из щаз и лесов на чистый асфальт. Журнал «Движок» выяснил, получается ли у обновленного внедорожника с форсированным двигателем и в топовой комплектации быть городским и пригородным денди.

Да, «Патриот» внешне особо не меняется уже почти 15 лет. Да, это все тот же ящикообразный здоровяк, возвышающийся над всеми легковушками в потоке. Но разве не за это любят отечественный внедорожник? Между прочим, из российских легковых автомобилей только владелец «Патриота» может из окна поздороваться за руку с водителем или пассажиром «гелика» или «крузак». Мощь и брутальность — определяющие качества внешности УАЗа на долгие годы вперед.

Хотя, признаемся, создатели не перестают работать над тем, чтобы внешне автомобиль был все меньше похож на облагороженный БТР и все больше — на стильный внедорожник. Собственно, рестайлинг 2016 года — апогей дизайнерской работы. Мало того, что новый передок пришелся в масть огромному кузову, так создатели поработали еще и над «боди-ки-том», и над цветовой гаммой, и над рисунками колесных дисков. Результат таков, что в регионах на фоне местных пейзажей маши-

на смотрится наряднее и солиднее подержанных «паджериков» и «патрулей», и лишь засилье дорогих премиум-внедорожников отодвигает «Патриот» в тень в столичных регионах.

Интерьер отечественного вездехода оценивать в лоб трудно. Все зависит от того, с какой машины вы в него пересаживаетесь. Если с отечественной, особенно с УАЗа прошлых поколений или «Нивы», то вы будете покорены: все как в лучших домах, то есть в иномарках. К архитектуре, эргономике и качеству сборки почти никаких претензий. Да, мелкие пластиковые детали не всегда сделаны ровно и аккуратно, да, мягкого пластика тут не найти, но в целом салон смотрится и, главное, функционирует отлично.

Нельзя не отметить обширный диапазон настроек водительского места — можно выбрать оптимальную высоту и даже отрегулировать поясничный подпор. А рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету.

Задний диван без скидок — трехместный, да еще с подогревом. Более того, здесь есть даже автономный блок управления печкой! То есть это почти трехзонный климат-контроль. Про подлокотники, подстаканники и кармашки даже говорить нечего — они есть у всех обитателей УАЗа.

Но, как обычно это бывает в отечественном автопроме,

Пороги и поручни — не элементы внедорожного тюнинга, а реальная необходимость, особенно для невысоких пассажиров: над землей кабина возвышается на добрые полметра





Круиз-контроль, цифровой климатический блок, подогрев лобового стекла и современная мультимедийная станция с навигацией «Навител» и камерой заднего вида — список опций в «Патриоте» на зависть многим конкурентам из Поднебесной

богатство опций и внешняя привлекательность, увы, не всегда сочетаются с практичностью эксплуатации. На поверку все сиденья в «Патриоте» оказались не так удобны — они жесткие и не оптимальны по геометрии, что особенно касается заднего дивана. На дальних перегонах что впереди, что сзади могут затекать ноги.

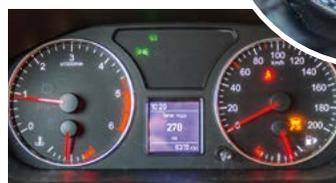
У климат-контроля ровно два рабочих положения, причем соседних: на отметке «22 градуса» через несколько минут в машине наступает «Сахара», на отметке «21 градус» через полчаса салон начинает покрываться инеем. Та же история с автономной печкой для задних пассажиров на режимах «вкл/выкл».

Картинка с камеры заднего вида на треть перекрыта висющим

на багажной двери запасным колесом. Бортовой компьютер не показывает ни среднего, ни мгновенного расхода топлива, а положение индикатора остатка топлива зависит от наклона кузова машины, благо трясущиеся стрелки на щитке приборов остались в далеком прошлом. Ну а снять внедорожник с ручника или точно включить передачу сможет не всякая девушка, если таковая, конечно, окажется за рулем.

В целом все это, конечно, мелочи, которые не доставляют особых проблем, но до следующего рестайлинга такие незначительные оплошности было бы неплохо исправить.

Однако все эти игры с внутренним убранством всего лишь лирика, не так интересная основным



покупателям «Патриота». Главное нововведение в последнем обновлении машины — это ходовые качества. «Патриот» получил модернизированный двигатель 3МЗ ПРО объемом 2,7 литра, который уже ставится на «Профи» и выдает 150 сил мощности.

Данных по скорости ульяновцы не публикуют, но субъективно «Патриот» стал значительно быстрее разгоняться несмотря на вес и габариты. Да и в целом мотор



более линейно и оперативно, с хорошим подхватом отвечает на нажатие акселератора. Внедорожник ни от кого

не отстает ни в городе, ни на трассе, но опять же имеет свою специфику, которая связана, конечно, с главным назначением машины — преодолением бездорожья.

Передачные числа в коробке подобраны так, чтобы автомобиль в первую очередь сохранял тягу, а не динамику. Из-за этого после легковушки кажется, что все время едешь на понижающей передаче — на 60 км/ч можно смело включать четвертую. В городе не особо напрягает, а вот на трассе отчетливо не хватает шестой передачи: при 100 км/ч на последней, пятой ступени двигатель показывает больше 3000 оборотов со всеми вытекающими по шуму и расходу.

Информативность включения ступеней и выжима сцепления — на троечку, хотя ходы рычага стали куда короче. Списываем это только на то, что нам досталась машина из опытной партии, которая до нас успела пройти почти с десяток тысяч километров под суровым управлением коллег-журналистов по всем степям и весам России.

Помимо прочего, от грузового «УАЗа Профи» обновленный «Патриот» взял переднюю подвеску с поворотными кулаками, которая, кстати, открыта всем пням и камням. Угол поворота колес стал больше, но машина не избавилась от толчков в руль при крайних положениях баранки. Многие замечают и приседание





Стоимость протестированного автомобиля

«УАЗ Патриот»  
1 194 900 ₽

внедорожника на заднюю ось. Машина не перегружена, а просто лишилась одного листа чувовских рессор и обзавелась новыми, бо-

лее мягкими амортизаторами. Все вместе должно сделать «Патриот» комфортнее.

По факту передвижение на внедорожнике специфическое. Скажем сразу, что подвеску УАЗа не пробить, кажется, даже миной — она сохраняет стойкость при любых размерах колдобин. А вот улучшение ездового комфорта остается под вопросом:

*По соображениям целесообразности и безопасности «Патриот» больше не оснащается семиместным салоном, а жаль: в путешествии на баху «Северный лес» в Карелии нам очень не хватало двух дополнительных мест*



весь профиль полотна обитатели салона чувствуют собственным телом, и особенно сзади. Вспомнят водители «Патриота» и такую особенность управления отечественным автомобилем, как постоянные микроподруливания: ехать по прямой с фиксированным положением руля УАЗ не может — его нет-нет да куда-то тянет.

Приезд в Карелию на этап Кубка мира по ралли-рейдам «Северный лес» все расставил по своим ме-

стам. «УАЗ Патриот» оказался как будто дома. На зимниках, кривых и укатанных грунтовках, разбитых деревенских дорогах с остатками льда и асфальта ему не было равных — упираться в корму и обгонять импортные дорогие внедорожники сопровождения, которые по таким направлениям крадутся, мы буквально устали.

*У «Патриота» огромный багажник — 650 литров до шторки и 1130 литров до потолка. Кроме этого, под диваном есть тайники, а в самом багажнике — розетка на 12 В. Правда, нет никаких кармашков и отсеков. Еще один недостаток — высокая ступенька при складывании задних сидений: для организации спального пространства, например, придется подкладывать на пол багажника толстый матрас*

#### ХАРАКТЕРИСТИКИ «УАЗ Патриот»

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4785x1900x2050
Снаряженная масса, кг	2125
Объем багажника, л	650
Клиренс, мм	210
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	2693
Мощность, л. с. при об/мин	150/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	235/2650
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.
Привод	Подключаемый полный, с понижающей передачей и блокировкой заднего межколесного дифференциала
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	Н. д.
Максимальная скорость, км/ч	150
Средний расход топлива, л	12,7

#### ОЦЕНКИ «УАЗ Патриот»

ИНТЕРЬЕР	7,85	
Обзор	8	
Эргономика	7	Внутри «УАЗ Патриот» все тот же неприветливый работяга, но с заявкой на дизайн. Радует достойное качество сборки, фирменный аквариумный обзор. В багажнике подводит система складывания дивана — огромная ступенька.
Качество материалов	7	
Простор	10	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,6	
Динамика	7	Модернизированный двигатель ЗМЗ заметно прибавил динамики. На бездорожье «Патриот» по-прежнему король. Но если собираетесь реально глубоко забраться, то шины нужны соответствующие.
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	10	
КОМФОРТ	7,33	
Акустический	6	Несмотря на заявленное смягчение подвески, ни сильно комфортнее, ни тише в УАЗе не стало. Зато добавились камера заднего вида и навигация.
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	9	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>7,59</b>	<b>«Патриот» все еще самый доступный, простой и ремонтпригодный, но при этом уже в современном антураже автомобиль для мест, где дорог может не быть вообще.</b>



Вот где истинное пристанище «Патриота», то место, где он заслуженно чувствует себя королем. Ямы, колдобины и различные ухабы хотелось специально проезжать вместе с участниками ралли-рейда на той же скорости. Причем мы были недалеко от истины: в гонку в разных категориях заявлен не один «Патриот».

Вот только неумолимый маркетинг не знает пощады. Старого воюка, прошедшего не одну битву в армейских сапогах, решили переодеть в новенькие кроссовки Nike. И вроде бы все хорошо: ходить стало мягче, а шаги стали тише, вот только в огороде в них уже не покопаешься.

К чему это? Да к тому, что для привлечения «городской»



*Задняя «банка» глушителя — главный источник сильного гула в салоне. Задним пассажирам в дальней дороге с нехваткой шумоизоляции придется смириться*

аудитории «Патриот» на зиму обули во фрикционные покрышки Goodyear, на которых он потерял половину своего почти безлимитного внедорожного потенциала. Мощная система Part-Time, понижающая передача и блокировка заднего дифференциала оказались беспомощными, когда машина правой стороной провалилась в овраг с рыхлым снегом. Три минуты раскочки вперед-назад — и под нешипованными колесами гладенький каток: хоть цепи доставай. А на чисто заднем приводе внедорожник не всегда был способен просто заехать на ровную укатанную горку.

### Каков итог?

Замысел ульяновских маркетологов понятен и логичен: «Патриот» уже купили везде, где он действительно нужен. Это единственный относительно доступный,



простой и ремонтпригодный, а теперь еще и отлично оснащенный современный и полноценный внедорожник в России, на котором можно заехать в очень далекие дебри. Да, остаются нюансы по комфорту и управлению, но теперь это именно нюансы, на которые можно закрыть глаза.

Аудиторию же нужно расширять, то есть склонять на свою сторону тех, кто может себе позволить сомневаться и выбирать. В первую очередь, конечно, между вежливыми и комфортными кроссоверами.

Достичь этой цели в УАЗе решили относительно малой кровью: форсировкой мотора, улучшением комплектации и настройкой подвески. На подходе и главная революционная модификация УАЗа — с «автоматом»! Без сомнения, все эти изменения — важные и нужные, учитывая, что цена по-прежнему остается в разумных пределах.

Однако, проведя больше двух недель и почти пять тысяч километров во всех условиях вместе с машиной, мы можем однозначно сказать: из серьезного утилитарного внедорожника «Патриот» превратился в серьезный современный внедорожник, но, как ни крути, остался УАЗом.

Если в прошлом на машине можно было безбоязненно рубить по лесам пни, то теперь это же можно делать с городским комфортом, легко держа трассовый темп иномарок до места назначения, задавая точный адрес навигации и вырливая задним ходом по камере заднего вида. Главное — установить покрышки позубастее, как на версии Expedition.



*Несмотря на то что расходомера в машине нет, мы засекали трассовый расход по чекам с заправок. На 60 литрах бензина машина способна проехать по шоссе около 550–580 км, что соответствует где-то 11 литрам на 100 км пути, что для тяжеленного внедорожника с бензиновым мотором 2.7 очень хороший показатель. Однако в городе, особенно зимой и с пробками, топливная стрелка опускается почти на глазах, так что смело можно умножить городской расход на два*



**ЧУСОВСКАЯ  
РЕССОРА**



«Движок» благодарит спонсоров пробега Москва — Санкт-Петербург — Вяртсиля

## Luzar представил новые

### компрессоры кондиционера

Компания Luzar объявила о расширении фирменной линейки компрессоров кондиционера.

Как сообщает пресс-служба компании, линейку дополнили 14 новых компрессоров для автомобилей популярных японских, корейских и европейских марок.

Новые компрессоры кондиционера Luzar предназначены для таких машин, как Mazda6 (GG) (02-) и CX-7 (07-) с двигателями 1.8i/2.0i/2.3i; Nissan X-Trail (T31) (07-) 2.0i и Renault Laguna (07-) 2.0i; Toyota Camry (11-) с мотором 2.5i; Chevrolet Captiva и Opel Antara (06-) 2.4i; Hyundai Tucson и Kia Sportage (04-) (тип Doowon); Land Rover Freelander II (06-) 2.2TD, Ford Mondeo IV (07-) и S-Max (06-) 2.2TDCi; Mazda6 (GH) (07-) 1.8i/2.0i/2.5i; Mitsubishi L200 (06-) и Pajero Sport (08-) 2.5TD; Mitsubishi Outlander XL (10-), Outlander (12-), ASX (10-), Lancer X (10-) с моторами 1.6i/1.8i/2.0i/2.4i/3.0i; Nissan Juke (10-) 1.6i; Renault Fluence (10-), Logan II (12-), Sandero II (14-) в версиях 1.6i/1.5dCi; Honda CR-V III (06-) 2.0i; а также Mercedes-Benz C-Class (W 204) (07-) и E-Class (W212) (09-).

Диапазон цен на новые компрессоры Luzar — от 15 910 до 27 560 рублей.

Ранее, напомним, компания Luzar выпустила на рынок новые радиаторы отопителя для отечественных автомобилей, а также для ряда популярных в нашей стране иномарок ■

## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



## Hella представила в России новые топливные насосы

На российском рынке стали доступны новые топливные насосы марки Hella, артикулы которых начинаются с символов 8TF.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, подходят для широкого спектра современных автомобилей.

В частности, новые насосы адресованы владельцам машин таких марок, как BMW (1, 3, 5 Series), Mercedes-Benz (C-, E-, S-, G-Class, CLK), Fiat (Punto, Panda, 600), Alfa Romeo (Mito), Ford (Focus II, Mondeo II), Opel (Astra, Vectra, Corsa), Renault (Laguna, Megane, Scenic, Clio), Nissan, Volkswagen AG, Chrysler, Citroen, Peugeot.

Для российского рынка послепродажного обслуживания Hella предлагает в общей сложности 37 артикулов топливных насосов серии 8TF.

Ранее, как уже сообщал «Движок», компания Hella объявила о возобновлении поставок в Россию платиновых свечей зажигания 8EH ■



## Zekert выпустил новые автолампы

Компания Zekert объявила о выпуске на рынок новых автомобильных ламп четырех серий.

Линейку запчастей марки Zekert дополнили 30 новых артикулов автоламп, сообщает пресс-служба компании. Новые источники света станут доступны в нескольких сериях.

Серия ламп с повышенной светоотдачей (на 30 и 120%) разработана специально для водителей, которые проводят много времени за рулем в темное время суток, а также для водителей с ослабленным зрением. Такие лампы, как заявляет производитель, позволят видеть дальше и четче, что снизит вероятность ДТП.

К семейству Arctic Blue относятся лампы с голубовато-белым светом, приближенным к естественному дневному. Свет от этих ламп, по данным производителя, приятен для глаз и не вызывает усталости.

Источники света серии Longlife, в свою очередь, отличаются увеличенным сроком эксплуатации — до 2,5 раз дольше по сравнению с обычными лампами.

Лампы указанных серий выпускаются с цоколями H1 и H3 ■

## Japanparts Group ввела в строй новый склад

Компания Japanparts Group объявила о начале работы нового склада запчастей европейского ассортимента, а также о старте новой рекламной кампании.

С введением в строй новых складских помещений, как уточняет пресс-служба группы компаний, общая площадь центрального склада компании в Вероне достигла 53 000 кв. м.

В настоящее время Japanparts Group активно расширяет европейский ассортимент запчастей входящих в группу компаний брендов (Japanparts, Ashika, Jarco). В связи с этим компания запустила в 2019 году международную рекламную кампанию под слоганом Yes We Have.

Кампания призвана подчеркнуть наличие полного ассортимента, всех видов запасных частей для азиатских автомобилей и широкий выбор комплектующих для европейских и американских машин. Ассортимент запчастей Japanparts Group насчитывает всего 140 товарных линеек: от деталей моторной группы до тормозов, включая сцепление, электрику и детали подвески.

В фирменном каталоге представлены детали для азиатских, американских и европейских автомобилей ■



## В России стали доступны пневмобаллоны Torr

Компания Carberry GmbH объявила о начале продаж пневмобаллонов марки Torr на российском рынке.

Детали, поступившие в продажу в России, предназначены, в частности, для таких автомобилей, как BMW X5, Mercedes ML/GL, Toyota Land Cruiser Prado, Volkswagen Touareg, Audi Q7, Porsche Cayenne, а также других распространенных моделей, сообщает пресс-служба компании.

Перечень пневмобаллонов Torr, как заявляет производитель, покрывает все автомобили, в которых используются пневмоамортизаторы.

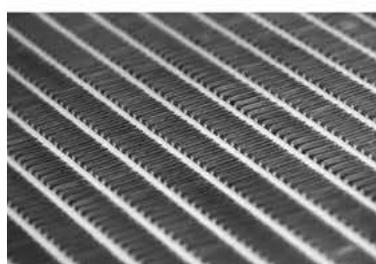
Пневмобаллоны марки Torr сертифицированы в соответствии с требованиями законодательства ЕС и ЕАС (по системе качества ISO/TS 16949:2009). Кроме того, на указанные детали распространяется годовая гарантия от производителя.

Ранее, как уже сообщал «Движок», компания Carberry GmbH представила в России пневмоамортизаторы марки Torr ■

 **ZEKERT**



**DEUTSCHER  
QUALITÄTS-  
STANDARD**



[www.zekert.de](http://www.zekert.de)

## «СтартВольт» представил новые модули

Компания «СтартВольт» объявила о начале поставок новых запчастей из ассортимента модулей топливного насоса.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для популярных в России отечественных автомобилей и иномарок.

В частности, новые модули топливного насоса адресованы владельцам таких машин, как Opel Corsa C (00–)/Vectra C (02–), Ford Focus I (98–), Nissan Juke (10–)/Note (06–)/Micra (02–) 1.0i/1.2i/1.4i/1.6i, Nissan Primera P12 (02–), а также для «УАЗ Патриот» (05–) 2.7i Euro-3 (SFM 0363).

В конструкции новых модулей, как заявляет производитель, используются только качественные электронные компоненты. Сборка деталей осуществляется в полностью автоматическом режиме.

Кроме того, в «СтартВольт» утверждают, что новинки «превосходят штатные аналоги по сроку службы и корректности показаний».

На новые модули топливного насоса марки «СтартВольт» распространяется гарантия 2 года с момента продажи; диапазон розничных цен на новинки — от 2490 до 4300 рублей ■

### ТОПЛИВНОГО НАСОСА



## Continental представил новые летние шины



Шинный концерн Continental анонсировал новые модели летних шин, разработанные к предстоящему сезону-2019.

В частности, как сообщает пресс-служба концерна, нынешним летом на рынок выйдет новая покрышка EcoContact 6, которая придет на смену модели EcoContact 5. Новинка, по заявлениям производителя, по сравнению с предшественницей «демонстрирует улучшенные показатели сопротивления качению, износостойкости, торможения на мокрой и сухой поверхности, управляемости».

Покрышки Continental EcoContact 6 изготовлены из новой резиновой смеси Green Chilli 2.0, специально разработанной для экологичных шин. Одна из особенностей нового состава — повышенное содержание диоксида кремния («силики») в сочетании с высокопрочными соединениями полимеров. За счет новой смеси покрышки сохраняют высокую эластичность, необходимую, как отмечают в Continental, для безопасных маневров, уверенного прохождения поворотов и быстрого торможения как на сухом, так и на мокром асфальте.

К новому сезону концерн Continental расширит размерный ряд премиальной покрышки PremiumContact 6.

Линейку пополнят 15 новых типоразмеров, среди которых будут модели, выполненные по технологиям ContiSilent, ContiSeal и SSR. В обновленной линейке есть также как универсальные шины, так и омологированные для автомобилей Audi и Mercedes-Benz. В числе новых типоразмеров — покрышки размерностью от 205/50 R16 до 315/45 R21.

Новинкой в летнем сезоне — 2019 отметится также дочерний бренд концерна Continental — Gislaved. Линейка шин шведской марки пополнится за счет модели Ultra\*Speed 2. Покрышки, как заявляет производитель, адаптированы к сложным погодным и дорожным условиям, характерным для Скандинавских стран и России ■

## Стали известны характеристики мотора Skyactiv-X для Mazda3

Одно из европейских подразделений компании Mazda Motor опубликовало информацию о технических характеристиках нового двигателя Skyactiv-X, которым будет оснащаться Mazda3 нового поколения.

Подробности характеристик мотора стали известны из брошюры о новой «трешке» для рынка Словакии, опубликованной на местном сайте Mazda. Согласно документу, двигатель при объеме 2,0 литра имеет мощность 181 л.с. и развивает максимальный крутящий момент 222 Нм.

Силовой агрегат представляет собой своеобразный «гибрид» бензиновой и дизельной силовой установки — при том что мотор работает на бензине, воспламенение происходит от сжатия и контролируется свечой зажигания. Как заявляют в Mazda Motor, новая технология делает работу двигателя более эффективной во всем диапазоне оборотов, объединяя, по сути, преимущества дизеля и бензинового мотора.

Новый двигатель будет доступен как для «тройки» в кузове седан, так и для хэтчбека. На выбор покупателям предлагают механическую или автоматическую коробку передач.

На «пятидверке» новая силовая установка будет функционировать также с системой полного привода, причем в вариантах как с «механикой», так и с «автоматом». Более подробной информации Mazda пока не раскрывает.

Ценник на автомобиль с новаторским двигателем в Словакии стартует с отметки в 23 190 евро. Максимальная стоимость новой Mazda3 с мотором Skyactiv-X составляет 29 290 евро за полноприводный хэтчбек с автоматической трансмиссией в комплектации GT Plus.

В пресс-службе российского офиса Mazda «Движку» сообщили, что Mazda3 нового поколения появится в России в 2019-м году. К какому именно месяцу — пока неизвестно, как и то, будет ли новинка оснащаться двигателем Skyactiv-X на нашем рынке ■



редактор рубрики  
Роман Зубко



## Gates выпустил новую линейку систем ременной передачи в масле

Компания Gates объявила о выпуске систем ременной передачи в масляной ванне для приводов маслососа и распредвала.

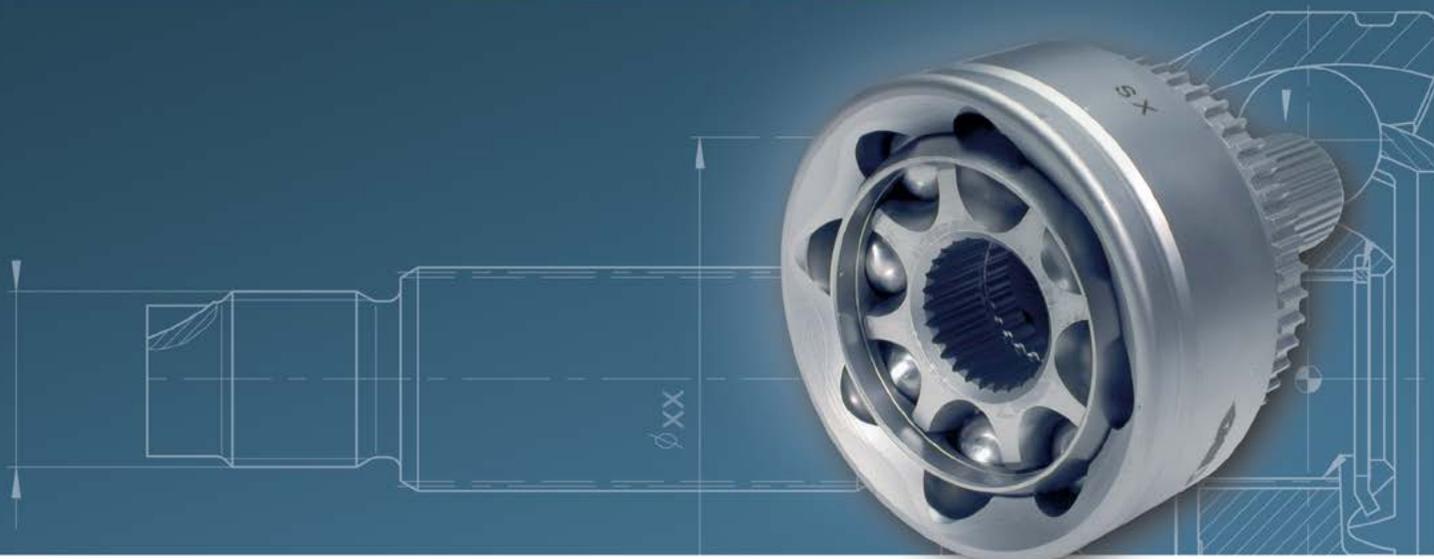
Как сообщает пресс-служба компании, разработанные Gates системы привода с технологией BiO (Belt-in-Oil — «ремень в масле») будут использоваться в качестве оригинальных компонентов в двигателях Ford EcoBoost объемом 1,0 литра. Данная система будет обеспечивать работу масляного насоса в фордовских турбомоторах.

Ремни BiO от Gates, как заявляет производитель, уменьшают потери на трение и позволяют снизить общий вес автомобиля, а значит, сократить расход топлива и объемы вредных выбросов. Системы ременной передачи в масляной ванне марки Gates станут доступны также на вторичном рынке автозапчастей.

Первые пять артикулов новых ремней поступят в продажу до конца первого квартала 2019 года. Остальные детали будут выпущены до конца года.

Новая линейка систем ременной передачи в масле для рынка послепродажного обслуживания призвана дополнить ассортимент ремней ГРМ Gates PowerGrip для двигателей марок Ford и Volkswagen.

Ремни T357HOB предназначены для автомобилей Ford Focus, C-Max и Fiesta с двигателем объемом 1,0 литра. Ремни T351HOB, в свою очередь, разработаны для моделей Audi A3, Volkswagen Golf, Skoda Octavia и Seat Leon с моторами VW объемом 1,6 и 2,0 литра. Ремни T358HOB адресованы владельцам Audi A1, Skoda Fabia и Superb, а также Volkswagen Polo и Seat Ibiza. Ремни T354HOB и T539HOB для приводов распредвала подойдут для моделей Ford, указанных в списке для T357HOB ■



### Лучшая работа в противоходе!

ШПРУСы SX отличаются характерным S-образным профилем рабочей поверхности и встречно расположенными дорожками качения — отсюда и название Countertrack. Эта новая конструкция позволяет уменьшить внутреннее трение, рабочую температуру и размер, а также повысить передаваемый крутящий момент и максимальный угол сгибания.

Только ШПРУСы SX компании GKN имеют характеристики оригинальных частей:

- > идентичная конструкция: размер, диаметр и вес аналогичны оригинальным;
- > передают полный крутящий момент при любом угле поворота;
- > значительно улучшены вибрационные характеристики (NVH — шум, вибрация, жесткость) под нагрузкой.



С продукцией GKN Driveline результат будет значительно лучше.



GKN Driveline Service

Ideas in Motion >

## Trialli выпустил тормозные диски

Компания Trialli объявила о расширении ассортимента товарной группы «Диски тормозные» за счет моделей для ряда автомобилей Lada.

В обновленный ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, вошли детали для таких моделей АвтоВАЗа, как Lada Vesta, 4x4 Urban, а также Kalina Sport.

Задний тормозной диск Trialli DF 095207 предназначен для седана Lada Vesta (15–) и универсала Vesta SW Cross (17–). Розничная цена новинки составляет 1470 рублей.

Передний тормозной диск Trialli DF 131 адресован владельцам внедорожников Lada 4x4 Urban (ВАЗ 21214) (16–). В рознице деталь стоит 1330 рублей.

Задний тормозной диск Trialli DF 116 предназначен для ВАЗ 1119 (Kalina Sport). Розничная цена диска составляет 1020 рублей.

Ранее, как уже сообщал «Движок», компания Trialli выпустила тормозные диски для ряда популярных в России легковых отечественных автомобилей и иномарок, а также легких коммерческих автомобилей ■

## для Lada Vesta



## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



## Pirelli представил новые шипованные шины для «премиума»

Итальянская компания Pirelli представила новые шипованные шины Ice Zero 2, созданные для экстремальных зимних условий.

Как сообщает производитель, благодаря новой конструкции шипа, в сравнении с предыдущим поколением Ice Zero показали лучшие свойства по сцеплению с дорогой и торможению.

При создании новой шины были усовершенствованы технические параметры шипа, который изначально был разработан и запатентован Pirelli для предыдущей версии Ice Zero. На новой шине были изменены параметры шипа: вес сократился с 1,1 до 0,9 грамма, а высота уменьшилась с 11 до 10 мм, что облегчило общую массу шины. Вместе с тем было увеличено общее количество шипов в протекторе. Так, по сравнению с первым поколением Ice Zero число шипов выросло со 130 до 190 штук по всей поверхности шины.

Все нововведения, и в частности новое расположение шипов, позволили снизить уровень шума во время движения. А меньшая глубина протектора и 3D-рисунок в плечевой зоне шины позволили улучшить ее работу и на сухой дороге.

Ice Zero 2 ориентирована в основном на автомобили высокой ценовой категории в соответствии со стратегией позиционирования бренда, подчеркнули в Pirelli ■





DRIVEN BY POSSIBILITY™

# ЛУЧШИЕ КОМАНДЫ РАБОТАЮТ КАК ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

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

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

[WWW.GATES.COM](http://WWW.GATES.COM)





И качеством,  
и количеством



Вадим Аскарлов

## Длительный тест зимних шин

# Michelin X-Ice North 4

Вопросом, как создать идеальную зимнюю покрышку, автолюбители стали задаваться с тех самых пор, как автомобиль впервые попал в аварию на заснеженной дороге. Чего только не придумывали производители шин: и сложные рисунки протектора, и необычные составы резиновых смесей, и шипы из инновационных материалов. Однако в Michelin решили пойти, наверное, самым логичным путем и создали покрышку с рекордным количеством шипов. Сработало ли столь очевидное решение и только ли в этом инновация самой передовой разработки французской компании, мы выяснили, преодолев на шинах X-Ice North 4 не одну тысячу километров.

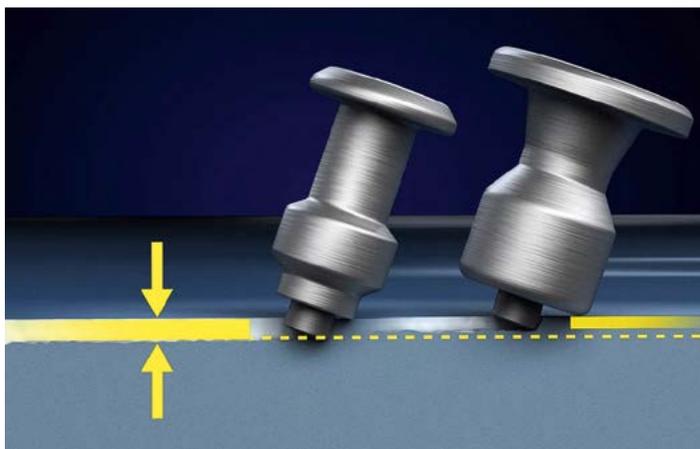
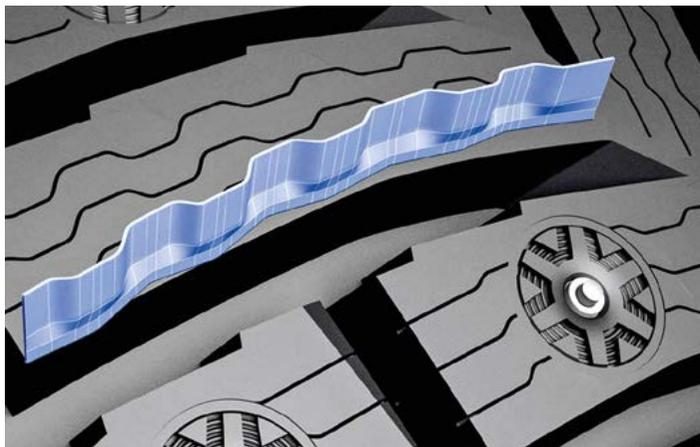
С новинкой мы успели познакомиться еще в конце прошлого года, однако тогда испытания проходили в рамках тестовых заданий на гоночном автодроме



«Санкт-Петербург», где были мощные полноприводные Audi в качестве «подопытных» и специально подготовленная трасса. Тогда покрышки X-Ice North 4 показали себя очень хорошо, цепко держась за лед и не допуская резких срывов автомобиля в скольжения.

Правда, контроль и устойчивость в управляемом заносе, бесспорно, важные параметры, дающие представление о поведении шины в пределе, однако в обычной жизни на первый план выходят все-таки немного иные свойства покрышек. Именно для того, чтобы узнать о реальных потребительских качествах модели, мы установили «Мишлены» на самый обычный автомобиль и преодолели больше пяти тысяч километров обычных дорог в режиме ежедневной эксплуатации.

Стоит отметить, что X-Ice North 4 французский производитель называет едва ли не самой важной



Инновация новой модели состоит в том, что в ней производителем применено рекордное количество шипов. К примеру, шина популярной размерности 205/55 R16 содержит аж 250 «когтей», что в два раза больше, чем в шинах этого же семейства предыдущего поколения. Да и сами шипы имеют особую форму, конструктивно схожую с шипами, применяемыми на гоночных покрышках Michelin, поставляемых гонщикам чемпионата мира по ралли (WRC). Твердосплавную вставку в таких шипах удерживает специальный обод, что препятствует соприкосновению корпуса шипа со льдом, а твердая сердцевина, в свою очередь, «вливается» в лед максимально эффективно.

новинкой в своей линейке зимних шин, представленной в России. На данный момент у нас растет спрос именно на «шиповки», а доля шипованных колес со-

ставляет почти 80%. По словам производителя, Michelin X-Ice North 4 разработана с расчетом на эксплуатацию в суровых климатических условиях и предназначена



Michelin X-Ice North 4 доступна в 35 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 15 до 19 дюймов. Впоследствии гамма размеров будет расширяться, в том числе за счет версий для премиальных машин с протектором 275 мм и шире

как для легковых автомобилей, так и для кроссоверов.

Однако не стоит обманываться и думать, что качество работы новой резины зависит исключительно от количества шипов и их положения в шине. Посадочные места для шипов рассчитаны при помощи специального математического алгоритма с целью добиться высокой эффективности тормо-

жения на льду и минимизировать возможный уровень шума для комфортной езды. Программой подобрана позиция для каждого из шипов, оптимальная с точки зрения как сцепных свойств, так и комфорта.

По уровню издаваемого шума покрышки X-Ice North 4 соответствуют модели предыдущего поколения, в которой шипов было в два



раза меньше. Именно шумность всех зимних шипованных покрышек является едва ли не главной претензией автолюбителей мегаполисов ко всем шинам любого производителя, ведь большую часть времени они передвигаются по сухим городским улицам.

Первые сотни километров на французских колесах позволили сделать вывод, что специалистам Michelin действительно удалось снизить назойливое гудение, свойственное большинству шипованных покрышек. Хотя, конечно, избавиться от «цоканья» шипов не удалось, что и в принципе невозможно: здесь скорее стоит обращать внимание на шумоизоляцию непосредственно автомобиля.

Однако гораздо больше впечатлила мягкость, с которой автомобиль стал преодолевать выбоины и ухабы, — зимой из-за наледи их на российских дорогах хватает с избытком. После перехода с летней резины, которая из-за необходимости работать и в жару имеет гораздо более мягкий состав, почти не ощущается уменьшение упругости подвески.

Конечно, на многие дефекты дороги зимние шины реагируют жестче, однако переход оказался не таким болезненным и для подвески, и для водителя. Тем более что летом на автомобиле также стояли очень хорошие покрышки.

Если на треке мы тестировали, насколько хорошо и устойчиво шины держат траекторию, то в обычном бытовом тесте мы обратились к более простым методам проверки качества.

Во-первых, очевидно улучшилось качество торможения.

Реакция на педаль почти мгновенная, и, главное, весь процесс замедления полностью подконтролен.

Одна из частых причин аварий зимой — когда водитель на торможении «в пол» с высокой скорости начинает крутить руль, пытаясь уйти от столкновения. В этот момент даже при наличии ABS машину разбалтывает, что порой приводит к ухудшению ситуации.

Так вот, как мы ни пытались спровоцировать потерю контроля, это удавалось с большим трудом из-за отличного зацепа. В худшем случае дело заканчивалось корректировочными микровыпадами руля при уводе машины в сторону на торможении.

Еще одна типичная ситуация — проезд обледенелой колеи. Очень устойчиво поведение машины во время перестроений на замерзших полосах кольцевой авто-



дороги — ни проскальзываний, ни дерганий, которые порой могут напугать своей неожиданностью.

Со снежной целиной автомобиль на новых шинах Michelin справляется и вовсе не хуже иных кроссоверов. Опять же, «армия» шипов гребет так, что дорывается до точки опоры, и машина

выпрыгивает из снежного плена если и не с первого раза, то со второй-третьей раскочки точно. Имея на подстраховке вторую машину, мы специально заехали в такие места, куда на обычном седане водитель, скорее всего, не сунется. По сути дела, при проезде сложного зимнего рельефа главное даже не застрять колесами, а просто не лечь на брюхо.

Наиболее показательно продемонстрировать работу шипованных покрышек Michelin удалось на классических зимних деревянных проселках. Пытаясь бросить



Стоимость протестированного комплекта (4 шт.)

Michelin X-Ice North 4  
185/65 R15

18 632 ₺



*Спустя пять тысяч километров пробега шины не потеряли ни единого шипа. И это при ежедневной эксплуатации и езде как по сухому городскому асфальту, так и по деревенским проселкам. Для топовых покрышек это ожидаемый результат. Однако впереди межсезонье и еще около пяти тысяч километров преимущественно по холодному асфальту. Так что продолжаем наблюдать*

машину в занос для получения эффектных кадров, мы столкнулись с проблемой, что сделать это не так-то просто. Боковой «держак» у Michelin X-Ice North 4 оказался на отличном уровне.

Наверное, единственная проблема — это чистый лед, причем изогнутого рельефа. Проще говоря, дворовая наледь в ямах и накатанных лунках, из которых крайне тяжело выбраться с места. Тут, конечно, законы физики обмануть тяжело даже рекордным количеством шипов — выручит разве что полный привод. Однако если хотя бы одно колесо моноприводной машины хоть за что-то цепляется, остается только немного раскатать авто, чтобы выпрыгнуть вторым. Фрикционки тут в принципе беспомощны, а вот шипованные «Мишлены» старались из последних сил.

#### Каков итог?

Конечно, нельзя сказать, что использование рекордного коли-

чества шипов и прочих инноваций сделало шины Michelin X-Ice North 4 недостижимыми для конкурентов, но то, что на данный момент это один из лидеров в своем сегменте, — это факт. Если на полигонном тесте главным фактором стала предельная устойчивость автомобиля на скорости, то в реальной эксплуатации на первое место вышло сочетание комфорта и летней мягкости с незаурядной цепляемостью покрышек за любую поверхность. Однозначная рекомендация к покупке.



# MAXTRAC

OEM/OES-поставщик с 1989 г.  
ISO/TS 16949:2009, 9001:2008.  
Гарантия: 1 год и до  
60 тыс. км пробега.



НИДЕРЛАНДЫ

- Амортизаторы
- Амортизаторные стойки в сборе
- Регулируемые подвесные системы
- Пружины

Одна из ведущих компаний в своей отрасли.

Производство и собственный исследовательский центр в Нидерландах. Качественная продукция и оптимальный результат в соотношении «вес — скорость — комфорт».

Доступная цена.



Станислав Мартинкевич

# Каких поломок ждать от подержанного

Марка Volkswagen традиционно считается одной из самых любимых у российских автомобилистов. Легендарные модели из 90-х после советских «жигулей» казались нашим водителям эталоном надежности и эргономики. В 2000-е годы отечественный рынок был уже перенасыщен различными марками, но даже во время этого изобилия немецкий бренд продолжал уверенно держать позиции и продаваться многотысячными тиражами. Журнал «Движок» совместно с профильной сервисной станцией «Дилижанс» решил выяснить, каких проблем стоит ждать от одного из самых продаваемых кроссоверов своего времени.

**Volkswagen Tiguan I**  
30 января | 167 (2 сегодня) | № 1083788307 | 719 000 Р | от 15 400 Р/мес

РольФ Восток | Автомобили с пробегом  
Рязанский проспект, Кузьминки, Мо... | Показать адрес | 160 авто в наличии | Показать телефон +7 495 666 00 00

Год выпуска	2010
Пробег	123 611 км
Кузов	Внедорожник 5 дв.
Цвет	Серебристый
Двигатель	2.0 л / 170 л.с. / Бензин
Коробка	Автоматическая
Привод	Полный
Руль	Левый
Состояние	Не требует ремонта
Владелец	1 владелец
ПТС	Оригинал
Тампон	Растаможен
Объем	Рассмотрю варианты
VIN	XV8Z2Z5N*AG****98

Характеристики модели в каталоге

**Volkswagen Tiguan I**  
685 000 Р | +7 495 666 00 00

Год выпуска: 2011  
Пробег: 113 390 км  
Кузов: Внедорожник 5 дв.  
Цвет: Черный  
Двигатель: 2.0 л / 200 л.с. / Бензин  
Коробка: Автоматическая  
Привод: Полный  
Руль: Левый  
Состояние: Не требует ремонта  
Владелец: 1 владелец  
ПТС: Оригинал  
Владение: 7 лет и 5 месяцев  
Тампон: Растаможен  
Объем: Рассмотрю варианты  
VIN: XV8Z2Z5N\*CG\*\*\*\*98

Еще 4 фото | 147 Р

## Двигатель

На Volkswagen Tiguan устанавливалось три двигателя — и все турбированные. Бензиновые 1.4TSI и 2.0TSI, а также дизельный 2.0TDI.

Самым проблемным оказался бензиновый двухлитровый мотор. В первую очередь, слабым элементом оказалась цепь ГРМ, которая из-за специфической конструкции и привода очень быстро стирается и растягивается. 100–120 тысяч километров и весь механизм нужно менять. Невнимательность или агрессивная езда могут привести к проскиванию цепи, загибу клапанов и дорогостоящему ремонту ГБЦ.

Еще одна беда мотора, особенно на автомобилях до 2012 года выпуска, — жор масла. В запущенных случаях двигатель может потреблять чудовищное количество — литр на несколько сотен километров. Проблема в конструктивном просчете при создании поршневых колец, из-за которых масло засасывается в большом количестве, закоксовывается и забивает все протоки, после чего потре-



на непрогретой машине и прочая агрессивная езда с низких оборотов на небольшом кроссовере приводили к появлению детонации и преждевременному износу многих деталей. Собственно, и проблем с цепью ГРМ мотору избежать тоже не удалось.

Привет и всем любителям чип-тюнинга. Форсированные моторы TSI склонны к облому порш-



Отдельное внимание стоит уделить популярному чип-тюнингу турбомоторов TSI и TDI. Как уже было сказано, мотор 2.0 вообще лучше не подвергать форсировке — обламывает поршни. Двигатель 1.8TSI к этой процедуре менее критичен, однако другие агрегаты авто, не рассчитанные на возросшую нагрузку, например трансмиссия, могут пострадать. Именно поэтому для такой процедуры нужны очень глубокие знания и грамотные специалисты. Неоднократно были случаи, когда машина приезжает на СТО с кривым «чипом» и массой проблем, в том числе разрушением двигателя

ней из-за усталости. Над торцом поршневого пальца иногда просто выпадает кусок вместе с кольцами и мотор теряет компрессию.

Лучшим из двигателей Tiguan является 2,0-литровый дизель. На кроссовер попал уже модернизированный мотор серии EA189, а потому многих застарелых проблем удалось избежать. До 2009 года выпускалась версия с балансирными валами, где встречается неисправность масляного насоса. Если дело пропустить, падает давление масла со всеми вытекающими. После 2009 года пошли версии мотора с вихревыми заслонками, которые, собственно, со временем могут клинить. Так что не реже раза в 100 000 км их лучше чистить или менять.

# Volkswagen Tiguan за 700 000 рублей

ние увеличивается еще больше. Результат — замена поршневой на модернизированную.

Кстати, первым сигналом может стать выход из строя турбины. Сам по себе турбонаддув на всех моторах Volkswagen достаточно надежен, однако масляного голодания его подшипники долго не выдержат. Если накрылась турбина или подшипники коленчатого вала — готовьтесь разбирать и двигатель.

У базового двигателя 1.4TSI основной причиной проблем является неправильная эксплуатация. Достаточно тяговитый мотор многие использовали, что называется, на все деньги. Газ в пол



## Трансмиссия

Базовая 6-ступенчатая «механика» весьма надежна. Иногда на морозе встречаются затруднения при переходе с первой на вторую передачу. Проблема уходит, если дать машине прогреться. С 2,0-литровыми моторами (что с дизелем, что с бензином) идет надежный 6-ступенчатый «автомат». Бывают, конечно, толчки в АКПП, однако проблема практически всегда решается с помощью регулярной замены масла и перепошивки «автомата». В более сложных, но довольно редких случаях может потребоваться замена блока клапанов в коробке.

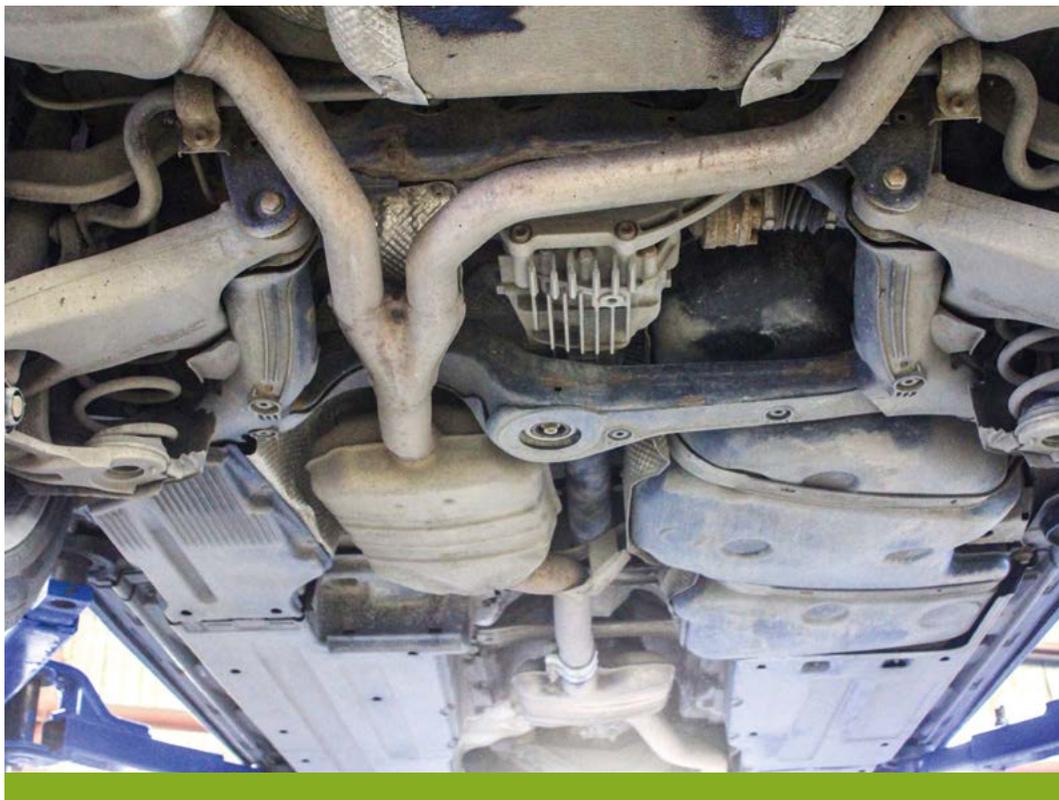
На рестайлинговых автомобилях с 2011 года ставится также

роботизированная коробка DSG-6. Главная особенность и проблема этого узла заключается в едином масляном контуре на сцепление и саму трансмиссию, из-за чего продукты износа фрикционных попадают в основной отсек. Ну и, естественно, масло в такой коробке нужно менять чаще, чем написано в регламенте.

В полноприводных Volkswagen Tiguan с муфтой Haldex частенько выходят из строя насос и блок управления, который находится в самой муфте и поэтому отдельно не меняется. Чаще всего о такой неисправности говорят посторонние механические звуки на поворотах. В остальном муфта считается весьма надежной.

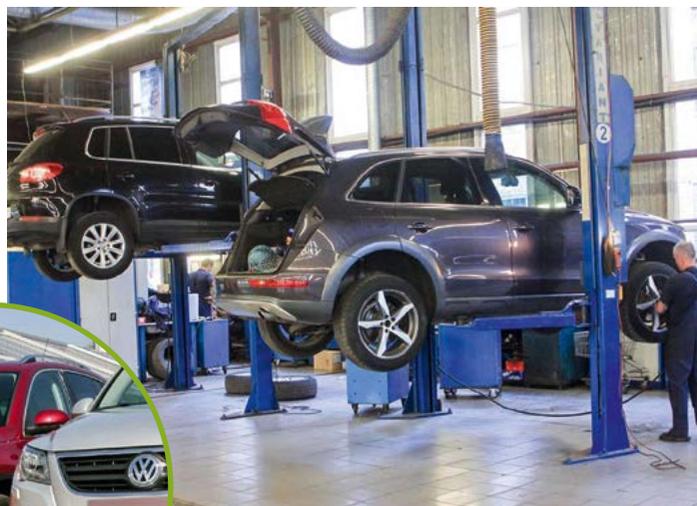
### Подвеска

Подвеска полностью независимая: традиционный «макферсон» спереди и «многорычажка» сзади. В зону уязвимости здесь попадают, в общем-то, стандартные для российской эксплуатации детали: стойки стабилизатора, сайлент-блоки, которые, кстати, можно менять отдельно от рычага, ступичные подшипники. Не очень долго проходят амортизаторы и опорные подшипники. Все это может потребовать замены в промежутке от 50 до 80 тыс. км. Нежность подвески многие владельцы печат путем установки шин с высоким профилем, которые лучше амортизируют дорожные изъяны. Задняя подвеска достаточно прочная, многие из деталей выхаживают не менее 100 тыс. км.



### Электрика

Увы, тотальная экономия на издержках не прошла мимо концерна Volkswagen. Если у 30-летней Audi 80 зачистить проводку, то мы увидим блестящие медные провода. А если возьмем 10-летнюю машину того же бренда — обнаружим окислившийся, а то и просто черный провод. Это значит, что сделан он из переработанной меди с добавками либо качество изоляции



настолько плохое, что она пропускает влагу.

Специалисты сервиса «Дилижанс» часто встречаются с гниением проводов всего модельного ряда концерна VAG, и Tiguan тут не исключение.

Основная проблема — в проводке между кузовом и мотором, так как она не обмотана изоляцией. Таким образом, происходит постоянная вибрация проводов и трение внутри гофры, что со временем приводит к разнообразным неприятностям по электрической части.

Также довольно распространенная проблема — с блоком

управления электроникой. Нередки случаи сбоев, когда система сообщает о том, что половина лампочек перегорели, а они целы, или наоборот. Очень часто подобная проблема возникает в период перехода от плюсовой температуры к отрицательной.

### Кузов

Коррозионная стойкость Volkswagen Tiguan — на достойном уровне. Признаки коррозии, скорее всего, говорят о кузовном ремонте. Кроме того, места скопления грязи весьма активно провоцируют ржавчину. Появляется она и на кромке двери багажника из-за

Volkswagen Tiguan I

Пробег 108 449 км

Кузов Внедорожник 5 дв.

Цвет Серый

Двигатель 2.0 л / 140 л.с. / Дизель

Коробка Автоматическая

Привод Полный

Руль Левый

Состояние Не требует ремонта

Владельцы 3 или более

ПТС Оригинал

Таможен Растаможен

Обмен Рассмотрю варианты

VIN XW6ZZ5N9G\*\*\*\*81

680 000 Р

Характеристики модели в каталоге

0% Рассчитай кредит! На это лето! Первый взнос 0%

История автомобиля

Проверка по VIN

Комментарий продавца

История автомобиля

Посмотреть за 147 Р

особенностей аэродинамики. Жалуются владельцы и на провисающий мат капота, который в свое время меняли по гарантии, однако проблема все равно актуальна. Очень специфическая особенность — хрупкий металл педали газа, который в суровые зимы может треснуть, а педаль — отвалиться при резком нажатии.

### Салон

Часто владельцы Tiguan жалуются на ткань сидений, которая очень быстро изнашивается и через довольно короткий промежу-

ток времени уже выглядит сильно потрепанной. Чаще всего второму владельцу доставался салон с уже перетянутым водительским сиденьем по гарантии. Пластик в Volkswagen Tiguan очень мягкий, что хорошо для тактильных ощущений, но отрицательно сказывается на его износостойкости — довольно глубокие царапины подчас появляются даже при самых незначительных прикосновениях.



Редакция журнал «Движок» выражает благодарность СТО «Дилижанс» за помощь в подготовке материала.

**Continental**   
The Future in Motion



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

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

Без «если» и «но». [www.contitech.de/5](http://www.contitech.de/5)

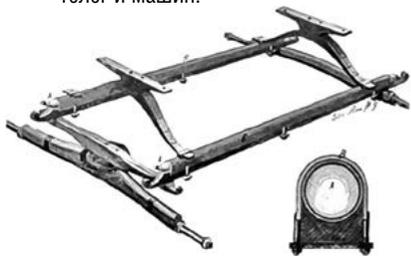


Power Transmission Group  
Automotive Aftermarket



Борис Игнашин

В самом начале XX столетия американец Уильям У. Хамфрис запатентовал одну из первых весьма примитивных реализаций пневматической подвески для телег и машин.



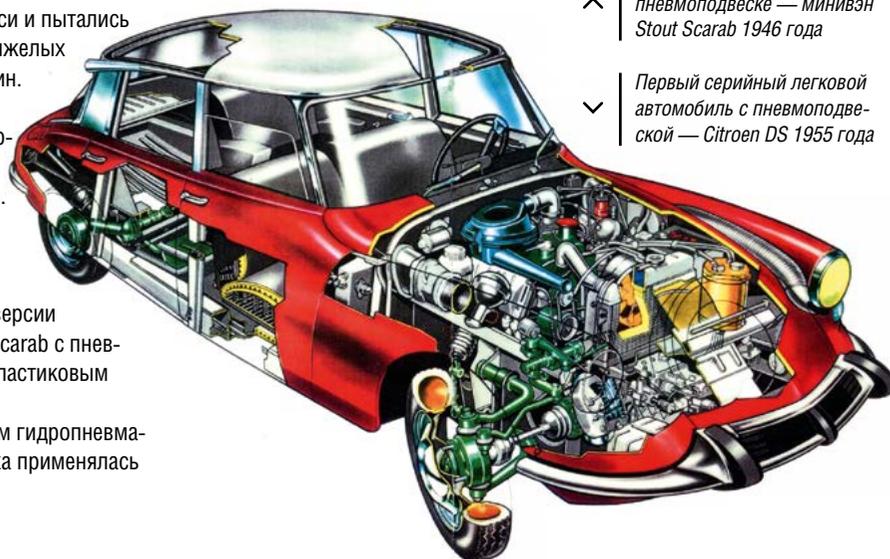
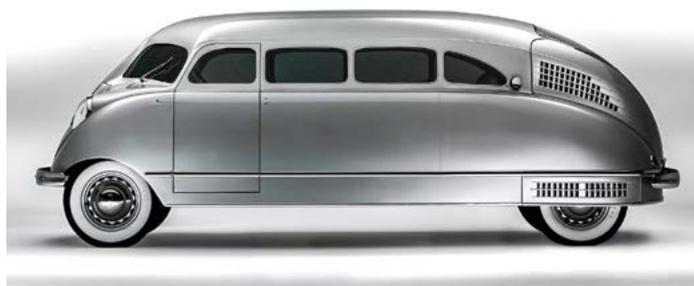
Пневматические подвески получили некоторое распространение в межвоенный период на крупном дорожном и железнодорожном транспорте, но для легковых машин оставались слишком сложными и тяжелыми.

Как это часто бывало в истории техники, Вторая мировая война сильно повлияла на развитие технологии. Пневматические пружины массово использовали в тяжелой авиации для шасси и пытались применить для тяжелых гусеничных машин. Нарботки этого периода дали плоды сразу после окончания войны. Уже в 1946 году Уильям Башнелл представил свой прототип новой версии минивэна Stout Scarab с пневмоподвеской и пластиковым кузовом.

А уже в 1955-м гидропневматическая подвеска применялась

# Многокамерная ПНЕВМОПОДВЕСКА

Пневматическая подвеска в легковом автомобиле давно уже не экзотика, и уж тем более не редкость на грузовом транспорте — ее применяют уже более 50 лет. Но тем не менее еще не все вершины покорены. Новые технологии дают возможность применить в автомобилях идеи, которые ждали внедрения с 70-х годов прошлого века.



^ Первый легковой прототип на пневмоподвеске — минивэн Stout Scarab 1946 года

✓ Первый серийный легковой автомобиль с пневмоподвеской — Citroën DS 1955 года

Шаг в будущее или ненужное баловство автопроизводителей?

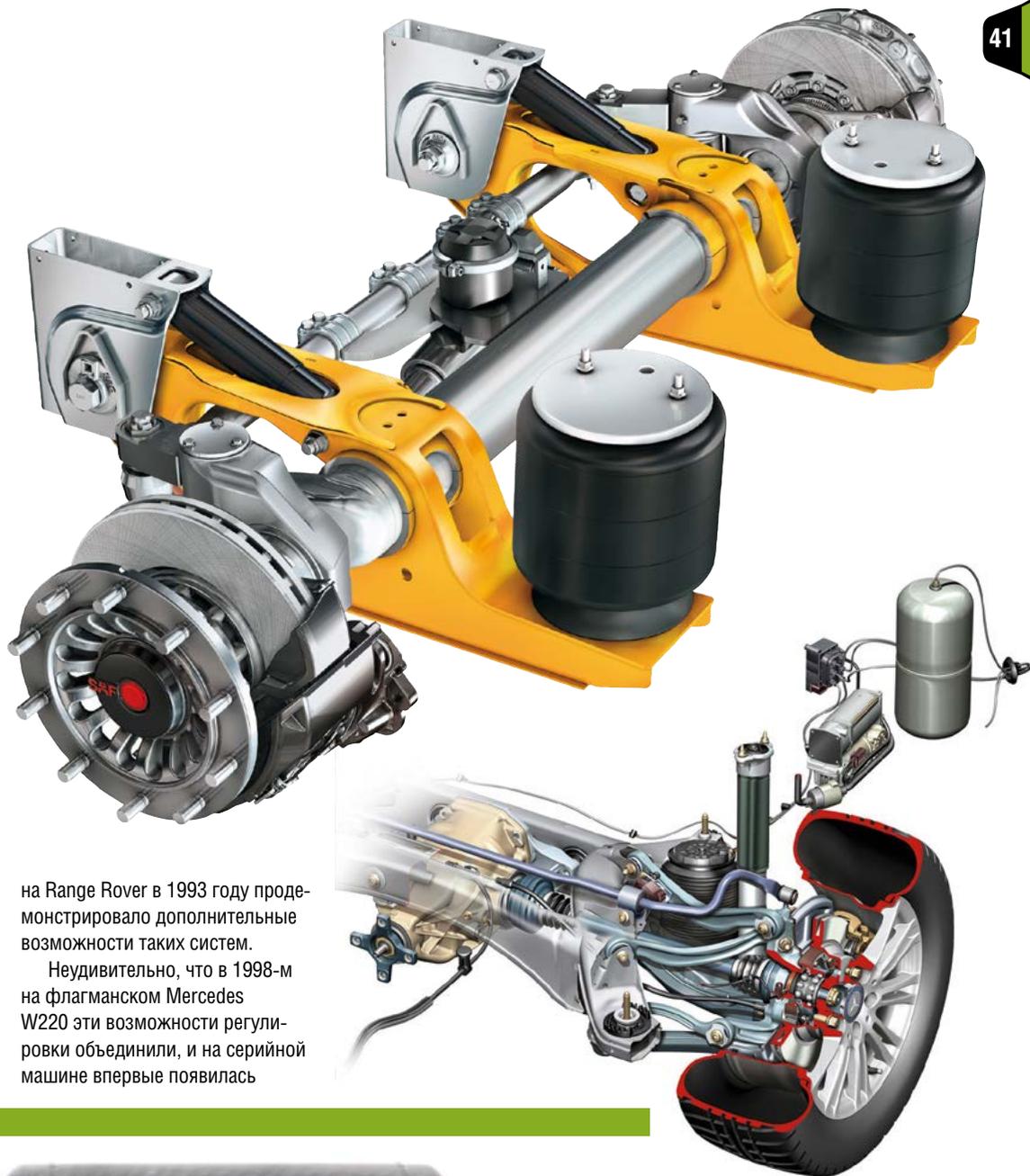
на серийном Citroen DS. Очень важно отметить тот факт, что конструкция гидропневматики обеспечивала отдельное регулирование жесткости и уровня подвески, а также подтверждала высочайшую комфортность пневматических пружин для легкового автомобиля.

В 1957 году пневмоподвеска «в чистом виде» была применена корпорацией GM на Cadillac Eldorado Brougham, а как опция стала доступна и для других машин этой марки. В Европе пневмоподвеска классической конструкции на серийной машине впервые появилась у забытой нынче, но популярной в прошлом премиальной марки Borgward, на модели P100, в 1960 году. А в 1962-м эстафету подхватил Mercedes на машинах в кузове W112. Дальше перечислять бесполезно, но пневматика нашла свое место и в грузовом автотранспорте, и в автобусах, где пригодилась ее адаптивность по нагрузке. В легковых автомобилях она чаще всего применяется на автомобилях премиум-класса и внедорожниках — для повышения комфорта и управления клиренсом.

Обширная практическая база и теория к этому моменту позволяли однозначно утверждать, что пневматические пружины обес-

печивают намного более высокий уровень комфорта, чем любые варианты обычных неактивных подвесок. За счет работы дросселирующей системы пневмобаллон гасит часть колебаний, выступая, таким образом, амортизатором. К тому же типичная упругая характеристика пневмопружины сильно отличается от простой механической системы: так, на частотных характеристиках подвески с пневматикой почти не сказывается рост неподресоренных масс, а высокочастотные вибрации через пневматику не передаются вовсе. К тому же возможна обратная связь и жесткий контроль уровня кузова, что улучшает работу подвески и возможность изменения клиренса. Более сложные системы с несколькими пневмопружинами переменной упругости и системы с регулируемым диаметром дросселя между пневмосистемой и баллоном в машинах применить не удалось, но на железнодорожном транспорте их испытывали и применяли.

**Новый этап** в истории «пневматики» начался с внедрением в автомобили электронных систем контроля шасси. Появление электрорегулируемых стоек TEMS совместно с пневмопружинами на Toyota в 1986-м и ECAS — полноценной системы автоматической регулировки пневматики шасси —



на Range Rover в 1993 году продемонстрировало дополнительные возможности таких систем.

Неудивительно, что в 1998-м на флагманском Mercedes W220 эти возможности регулировки объединили, и на серийной машине впервые появилась



полностью адаптивная подвеска AIRMATIC, регулирующая как работу амортизаторов, так и уровень кузова, и жесткость каждого пневмобаллона индивидуально, в зависимости от дорожной обстановки.

**Следующим шагом** на пути улучшения характеристик пневматической подвески стала возможность «развязать» ранее связанные параметры упругости и высоты подвески. Для этого потребовалось внедрить двух- и трехкамерные пневмобаллоны, имеющие один объем, для изменения высоты подвески, и еще несколько — для изменения упругости и частотных характеристик. В 2016 году первые серийные машины с этой системой под названием Air Body Control



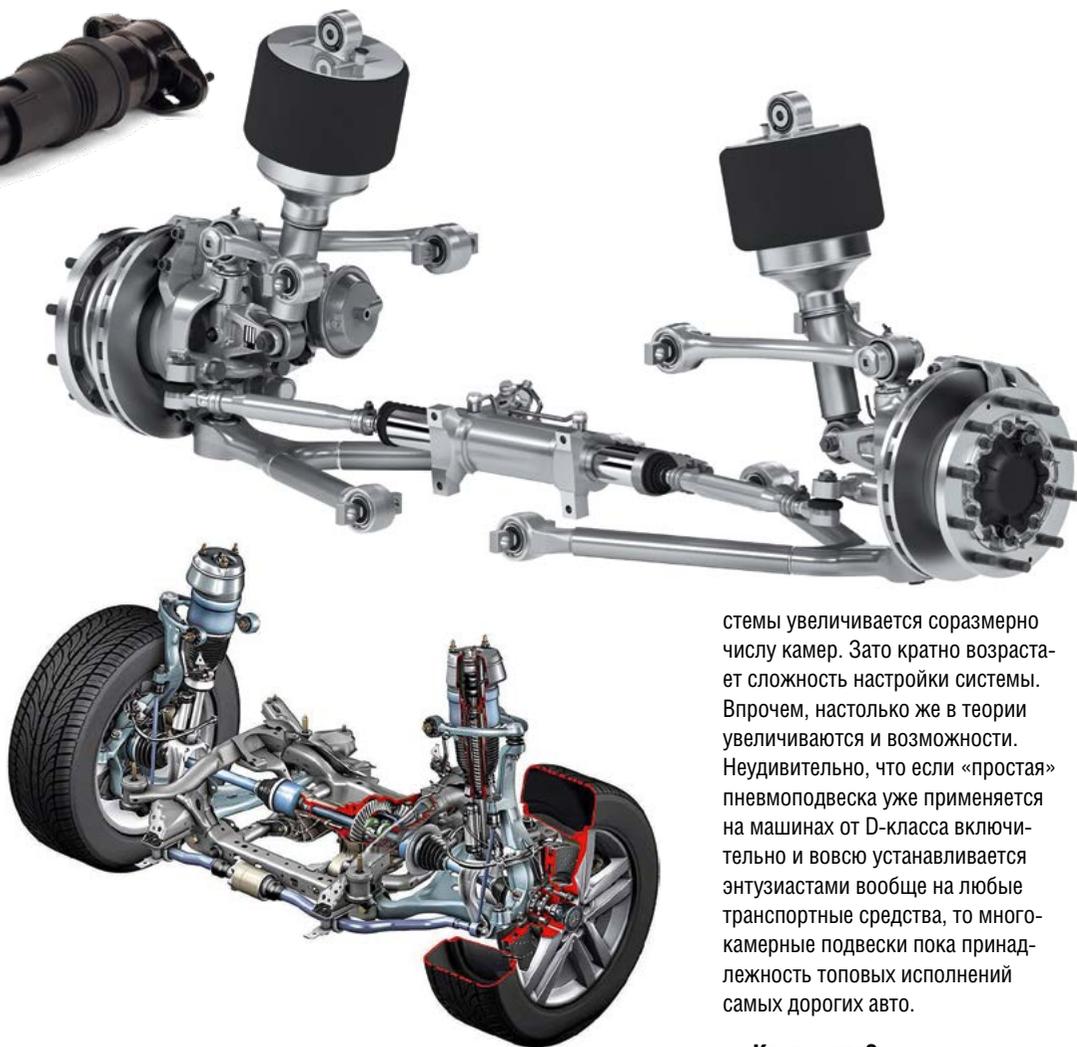
представил Mercedes, но сейчас применением подобных систем могут похвастаться уже машины почти всех премиальных европейских марок.

В чем преимущество такой подвески? Опыт применения многоуровневой амортизации на железнодорожном транспорте и грузовых автомобилях убедительно доказал, что это позволяет сохранить комфорт подвески при ограничении ее хода, улучшить виброакустические характеристики и уменьшить металлоемкость.

В легковом автомобиле невозможно внедрить громоздкий направляющий аппарат для многоуровневого рессорного подвешивания. Реализованные на гоночных машинах составные пружины и пружины с большим переменным шагом имеют лучшие характеристики, но требуемых параметров по комфорту с ними достичь невозможно.

Многокамерный пневмобаллон и амортизатор с изменяемыми характеристиками вполне успешно решают эту задачу, используя сравнительно простой направляющий аппарат обычной подвески.

Для автомобиля возможность отдельно регулировать жесткость и высоту подвески позволяет сохранять сцепление колес



стемы увеличивается соразмерно числу камер. Зато кратно возрастает сложность настройки системы. Впрочем, настолько же в теории увеличиваются и возможности. Неудивительно, что если «простая» пневмоподвеска уже применяется на машинах от D-класса включительно и всю устанавливается энтузиастами вообще на любые транспортные средства, то многокамерные подвески пока принадлежность топовых исполнений самых дорогих авто.

### Каков итог?

К сожалению, большие возможности не всегда означают высокие характеристики. Повышение возможностей настройки подвески у многокамерных пневмоподвесок на практике сдерживается не самыми удачными настройками систем для обычного ежедневного применения. И пусть такие машины лучше проходят трассу «Нюрбургринг», многие уважаемые автомобильные издания отмечают, что с обычными пружинными подвесками или с обычной пневматикой машины имеют более цельный характер и лучше настроены, при этом не всегда отличаются худшим комфортом. Возможно, именно по этой причине как минимум компания BMW отказывается от применения новейшей технологии и заявляет, что многокамерные пневмостойки ей не нужны, а на новой 5 Series производитель полностью отказался от применения пневмоподвески. Впрочем, со временем все может измениться.



с дорогой на еще более высоком уровне при любом типе покрытия, безболезненно управлять высотой подвески на ходу, не ухудшая при этом комфорта и не увеличивая нагрузку на амортизаторы.

Электронно-управляемый амортизатор сам по себе уже позволяет сильно менять характеристики подвески, а в сочетании с возможностями упругого элемента возможности системы многократно возрастают.

Линейная характеристика такой подвески настраивается в очень широком диапазоне.

Более тонкая подстройка частотных характеристик подвески расширяет возможности настройки управляемости и комфорта. А достигается это всего лишь небольшим усложнением конструкции. Лишняя камера и ее арматура внедряются почти безболезненно, заметно усложняется блок управления (он же — блок клапанов), а число каналов регулирования си-



# Улыбнись российским дорогам



**ЧУСОВСКАЯ  
РЕССОРА**

АО «Чусовской металлургический завод»  
Пермский край, г. Чусовой, ул. Трудовая, д. 13

8 (800) 100 8828 | +7 (495) 730 05 37

**market.omk.ru**

## Volkswagen презентовал

### новый Multivan 6.1



Компания «Volkswagen Коммерческие автомобили» представила микроавтобус Multivan 6.1, который первым из автомобилей VW NFZ получил полностью цифровую приборную панель, а также ряд внешних и технических изменений.

От предшественников новый Multivan отличается прежде всего линейкой силовых агрегатов. Новинка выходит на рынок с двумя вариантами турбодизельных двигателей объемом 2,0 литра и мощностью от 90 до 199 л.с. Все моторы соответствуют требованиям экологического стандарта Euro-6d-TEMP.

Как отмечает производитель, совместно с тюнинг-ателье ABT Sportline также будет представлена полностью электрическая версия Т6.1 с аккумуляторной батареей емкостью 77,6 кВт·ч и запасом хода свыше 400 км (в цикле NEDC). Мощность силовой установки составит 82,38 кВт (112 л.с.).

На новый Multivan 6.1 установлены новейшие системы помощи водителю, среди которых — ассистент компенсации бокового ветра Cross Wind Assist, активный ассистент удержания в полосе Lane Assist, парковочный автопилот Park Assist. Также новинка оснащена системой боковой защиты для безопасного маневрирования в ограниченном пространстве Side Alert, а также ассистентом маневрирования с прицепом Trailer Assist.

Новый Т6.1 получил модернизированный салон, также было существенно изменено место водителя. Это позволило интегрировать в автомобиль цифровую приборную панель и модульную информационно-развлекательную систему третьего поколения (MIB3). Информационно-развлекательная система работает со встроенной картой eSIM, за счет которой MIB3 поддерживает интернет-радио и осуществляет потоковое воспроизведение музыки ■

## Toyota представила Hiace нового поколения

Компания Toyota Motor представила на Филиппинах новое поколение модели Hiace; мировая премьера взна состоялась в столичном отеле Grand Hyatt Manila.

Новая Toyota Hiace построена на модернизированной платформе, за счет которой, как заявляют японцы, автомобиль стал комфортнее, безопаснее и надежнее предыдущей версии.

Выход в свет новой модели вызван тем обстоятельством, что в развивающихся странах, где автомобильный рынок продолжал расширяться на протяжении примерно последнего десятилетия, вырос спрос на пассажирские перевозки, включая туристические микроавтобусы, частные автобусы и транспортные средства для логистических перевозок. Новый Hiace, собственно, и предназначен для удовлетворения растущих потребностей в указанных секторах пассажирских перевозок.

Машина будет доступна с одним из двух моторов: с 2,8-литровым дизелем 1GD и с 3,5-литровым бензиновым силовым агрегатом 7GR.

На Филиппинах продажи новой Toyota Hiace стартуют 5 марта текущего года; затем новая модель будет постепенно появляться в других странах с уделением особого внимания крупным развивающимся рынкам.

Нынешняя версия модели Hiace будет по-прежнему продаваться в Японии в том виде, в каком и была, по причине специфических условий на местном рынке. В России, напомним, компания Toyota прекратила официальные продажи микроавтобусов Hiace ■



редактор рубрики  
Роман Зубко

## «ОМК» снабдит рессорами Ford Transit

Чусовской металлургический завод (входит в «Объединенную металлургическую компанию» — «ОМК») начал поставки автомобильных рессор на завод Ford Sollers в Елабуге.

На первом этапе завод отгрузил две партии рессор общим количеством более 800 штук для установки на серийные легкие коммерческие автомобили Ford, сообщает пресс-служба предприятия.

Перед началом поставок специалисты заказчика провели аудит Чусовского металлургического завода. Проверка, как заявляют в «ОМК», подтвердила, что рессоры для российского производства Ford производятся из тех же марок стали и по такой же технологии, проходят такую же закалку, упрочнение и окраску, как и рессоры для автомобилей, производимых в других странах.

«Предварительная работа с предприятием Ford Sollers велась на протяжении нескольких лет, и это очень важная поставка для нас. Первые две партии рессор для серийных автомобилей Ford, как и планировалось, были не очень большими — основная работа впереди. Мы уверены в профессионализме коллектива и качестве нашей рессорной продукции и планируем развивать партнерство с российскими заводами иностранных автомобильных брендов», — отметил директор по продажам Чусовского металлургического завода Иван Тертичный ■



## В Москве прошла российская премьера «Грузовика года»



В столице, на территории дистрибьюторского центра **Turbotrucks**, состоялся официальный российский показ «Грузовика 2019 года» **Ford F-Max**.

Для презентации грузовика российским специалистам из Турции прибыла обширная команда во главе с руководством грузового подразделения Ford Otosan.

По заявлению Бахадира Коча, исполнительного директора Ford Trucks Russia, новый магистральный тягач Ford F-Max является для компании Ford Otosan «важной вехой в развитии бренда с выходом на совершенно иной, более высокий, уровень развития», что и было подтверждено авторитетным международным жюри, присудившим ему титул «Грузовик года».

Презентация нового грузовика совпала с завершением работ по тестовой сборке машин для российского рынка на калининградском «Автоторе». Серийное производство F-Max на данной площадке должно стартовать в течение первого квартала текущего года.

Уже известна цена на новый магистральный тягач. Стоимость машины с 500-сильным мотором и автоматизированной 12-ступенчатой коробкой передач ZF Трахон составит 79 900 евро, включая НДС.

Специалисты сервисных станций, как заявляют в Ford Otosan, прошли соответствующее обучение и готовы к обслуживанию новых машин. Сеть СТО **Turbotrucks** должна расширяться в 2019 году вдвое — число станций планируется увеличить до 18 ■

## Полноприводный Mercedes Sprinter получил российский ценник

Компания Mercedes-Benz объявила о начале приема заказов в России на **вэн Sprinter нового поколения** и назвала стартовую цену автомобиля.

Новый Sprinter 4x4, как сообщает пресс-служба АО «Мерседес-Бенц Рус», стоит в России от 3 млн 759 тыс. рублей за версию со стандартной колесной базой.

Полноприводный «Спринтер» оснащается, напомним, электронной системой регулировки тягового усилия 4ETS, полностью интегрированной в систему стабилизации Adaptive ESP. Последняя, как отмечает производитель, специально адаптирована к работе с полноприводной трансмиссией.

В зависимости от дорожной ситуации антипробуксовочную систему ASR на новом Sprinter 4x4 можно на короткое время отключать с помощью кнопок на рулевом колесе. В качестве опции можно установить систему регулировки скорости при движении на спуске Downhill Speed Regulation (DSR) в сочетании с понижающей передачей. Последняя снижает передаточное отношение на 42%.

Установив на новый Sprinter полноприводную трансмиссию, немцы улучшили также геометрическую проходимость вэна: дорожный просвет увеличен на 155 мм спереди и на 135 мм сзади; угол въезда на модели с допустимой полной массой 3,5 тонны составляет 26 градусов вместо 16 на Sprinter с задним приводом, угол съезда на фургоне с коротким свесом — 25 градусов (вместо 17) ■



редактор рубрики  
Роман Зубко

## Шведы получили первые электрогрузовики Volvo

**Компания Volvo Trucks поставила первые полностью электрические грузовики клиентам из Швеции.**

В первой партии на электротягу перевели мусоровоз для компании по сбору и переработке отходов Repova, а также развозной грузовик для логистической компании Schenker и ее партнера-перевозчика TGM, сообщает производитель. В рамках программы обучения будущие водители грузовиков с электрическим двигателем прошли предварительные тест-драйвы данной техники.

«Водителям особенно понравились динамичная силовая линия, обеспечивающая быстрое и плавное ускорение, а также низкий уровень шума, — отметил президент Volvo Trucks Рогер Альм. — Мы продолжаем работать над конструкцией электрогрузовиков, снижая влияние на экологию и климат наших дизельных аналогов, в основном за счет повышения энергоэффективности трансмиссии».

Модели грузовых автомобилей Volvo FL Electric и FE Electric спроектированы для развозных операций, сбора мусора и других задач в условиях городской среды. Volvo FL Electric имеет полную массу 16 тонн, Volvo FE Electric — 27 тонн.

Серийное производство ограниченного объема для европейских рынков Volvo FL Electric и более мощного Volvo FE Electric будет запущено во второй половине 2019 года ■



## FSА представил среднетоннажные грузовики Ram нового поколения

**Новое поколение грузовиков 2019 модельного года — Ram 3500, 4500 и 5500 — призвано задать новые стандарты эффективности и комфорта в сегменте среднетоннажников в Америке.**

Особое внимание инженеры уделили «дружественности» машины автосервису (читай — ремонтпригодности), что совсем не лишнее для коммерческого транспорта.

Из утилитарных особенностей стоит отметить применение рядного шестицилиндрового дизеля Cummins рабочим объемом 6,7 литра и мощностью 360 л. с. Двигатель развивает крутящий момент 1084 Нм и отличается, по официальным данным, высокой экономичностью. На более легкой модификации Ram 3500 нашел применение 8-ступенчатый «автомат» TorqueFlite, работающий в паре с двигателем HEMI V8 объемом 6,4 литра.

Рамы для новых грузовиков изготавливаются из высокопрочной стали; за счет этого существенно повышена жесткость конструкции на изгиб и кручение, при этом инженерам Ram удалось одновременно снизить массу самой рамы на 54,5 кг.

Новые среднетоннажники Ram получили целый ряд систем, повышающих комфорт и безопасность водителя. В частности, на торпедо может быть установлен многофункциональный 12-дюймовый сенсорный дисплей SiriusXM с охватом обстановки вокруг грузовика на 360 градусов — естественно, за счет использования видеокамер. Доступны и такие функции, как «прозрачный прицеп» и масса иных новаций.

Грузовики Ram 2019 производятся на автосборочном заводе в Сальтильо (Пуэбла, Мексика). Машины будут доступны начиная со второго квартала этого года. Цены производитель объявит позднее ■



## МАЗ-МАН представил специальный самосвал для обслуживания дорог



**СП «МАЗ-МАН» продемонстрировало представителям организаций дорожного хозяйства усовершенствованный самосвал МАЗ-МАН 752559 для обслуживания дорог.**

МАЗ-МАН 752559 оснащен комплектом снегоочистительного и пескосолеуносительного оборудования Arctic Machine и предназначен для содержания магистральных дорог Республики Беларусь.

Автомобиль с колесной формулой 6x4 рассчитан на полную массу 41 тонна. Грузоподъемность — 26 тонн. В качестве силового агрегата задействован двигатель MAN мощностью 440 л. с. (Евро-5). Коробка передач — с отбором мощности для привода гидросистемы.

Самосвальная платформа МАЗ-МАН — с задней разгрузкой и навесным бортом. Имеется подогрев отработанными газами. Объем платформы — 16 куб. м. Гидроцилиндр самосвальной платформы — фирмы HYVA.

Специальное оборудование Arctic Machine предназначено для зимней очистки магистральных дорог на скорости до 80 км/ч. Оно включает передний поворотный скошенный отвал AM 4600 HPD T2 с использованием высокопрочного и плотного полиэтилена и боковой скошенный отвал AM SHJ 216 J.

На машину устанавливается автоматический распределитель AM 9054 с пескосолеуносителем противогололедных материалов. Объем бункера для сухого реагента — 9 куб. м, объем емкости для солевых растворов — 5,4 куб. м. ■

# ВАША БЕЗОПАСНАЯ ОРБИТА



Реклама АО(Н) «Вольво Восток»

В год 10-летнего юбилея завода Volvo Group\* в Калуге мы с гордостью представляем ограниченную серию седельных тягачей **Volvo FH Space Edition\*\***. Эти автомобили сочетают в себе самые продвинутые «земные» решения с поистине космическими технологиями Volvo Trucks\*\*\*.

Приобрести **Volvo FH Space Edition** в собственный автопарк – значит сделать выбор в пользу движения по безопасной орбите, став центром притяжения успеха и внимания со стороны ваших клиентов.

Узнайте о **10** космических преимуществах **Volvo FH Space Edition** на [www.volvotrucks.ru](http://www.volvotrucks.ru)

*\*Вольво Груп, \*\*Вольво Эф Эйч Спейс Эдишн, \*\*\* Вольво Тракс*

Бесплатная линия Volvo 8 (800) 100 34 40.

## VOLVO FH SPACE EDITION

Volvo Trucks. Создавая будущее





Сергей Жуков

# Ставка на Higer



< | Марк  
Кирсанов

Компания «Русбизнесавто» поставила своему партнеру, транспортной компании «Пальмира», партию автобусов Higer. Поскольку сделка субсидируется государством и, таким образом, является публичной, мы решили задать ряд интересующих нас вопросов начальнику отдела эксплуатации по транспортной работе компании «Пальмира» Марку Кирсанову.

Почему  
российские  
перевозчики все чаще  
выбирают китайские  
бренды

❗ Судя по имеющейся информации, ваша компания многопрофильная. Какую долю в ней занимают междугородние и международные автобусные перевозки?

— Наша компания оказывает очень большой спектр услуг: легковое такси, транспорт для инвалидов, эвакуация, техпомощь, коммерческие и социальные маршруты по Санкт-Петербургу, заказные перевозки (детей, свадеб и т. д.), туристические поездки. Международное направление — относительно новое. В октябре мы открыли рейсовый маршрут из Санкт-Петербурга в Лаппенранту и Иматру, который уже набрал популярность. Мы, как официальные перевозчики,

проходим по «зеленому коридору» на границе, без очередей, и все наши пассажиры застрахованы. В ближайшее время планируется развитие данного направления с охватом других городов Скандинавских стран.

❗ Какова доля в вашей автопарке автобусов большого и среднего класса?

— Более 50% от общего числа техники.

❗ Вы можете назвать основные маршруты ваших автобусов и примерный суточный пробег?

— Основные маршруты пролегают по Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Помимо социальных и коммерческих (11 маршрутов) мы выполняем большое количество служебных развозок и разовых заказов. В зависимости от этого суточный пробег автобуса может составлять от 250 до 300 км.

❗ Формируя автобусный парк, какими критериями вы руководствовались при выборе марок машин?





**❗ При введении в эксплуатацию новых автобусов оказывал ли вам поставщик содействие в предпродажной подготовке и обучении механиков и водителей?**

— Да, компания «Русбизнесавто» направляла к нам своих специалистов. Они выполнили ряд регламентных работ, провели инструктаж механиков и водителей по особенностям эксплуатации, обслуживания и ремонта автобусов марки Higer. Если говорить о наборе персонала (водителей, механиков), то в компании «Пальмира» есть соответствующее подразделение — отдел безопасности, на который возложены обязанности по подбору кадров, обучению и контролю за выполнением профессиональных обязанностей.

**❗ При заключении контракта на поставку автобусов был ли вам предложен сервисный контракт? Как вы относитесь к такого рода предложениям?**

— Да, сервисный контракт нам предлагали, но при наличии собственной ремонтной базы данное предложение неактуально. Однако в случае возникновения сложных ситуаций в процессе эксплуатации мы, возможно, прибегнем к услугам официального дилера.

**❗ В Петербурге бытует расхожее мнение, что в обслуживании туристов лучше использовать подержанный импортный автобус, нежели новый отечественный. Хотелось бы услышать ваш комментарий по этому поводу...**

— На наш взгляд, как импортные, так и отечественные автобусы имеют свои преимущества и спектр применения. Для туристических нужд мы в основном задействуем большие и маленькие туристические автобусы импортного производства. Но не забываем и об отечественном автопроме, который, как и иностранные бренды, предлагает хорошее соотношение вместимости, комфорта, стоимости аренды и затрат на обслуживание.



автопарке есть автобусы Higer вместимостью 35 и 55 мест. Кроме хорошей пассажироместимости, в этих автобусах есть дополнительное место для гида, а также у них богатая комплектация, которая обеспечивает комфорт для пассажиров и удобство управления для водителя.

**❗ У вас есть собственная ремонтная база или вы пользуетесь услугами аутсорсинга для обслуживания и ремонта автобусов в гарантийный и постгарантийный период?**

— На территории компании находится наша ремонтная база, где устраняются неполадки в случае их возникновения, а автобусы проходят технический осмотр перед каждым рейсом. В течение гарантийного срока мы используем собственные ресурсы для большей оперативности.



— В первую очередь это удобство и комфорт для пассажиров, учитывая различные направления нашей деятельности. Автопарк у нас очень большой и постоянно обновляется.

**❗ С чем связан выбор автобусов Higer? У вас был опыт их эксплуатации, вам кто-то их посоветовал или вы опирались на собственную аналитику?**

— При обновлении автопарка мы отталкиваемся скорее от соб-

ственных нужд и анализируем рынок. Higer — отличный выбор для обслуживания туристических и экскурсионных маршрутов, заказных, междугородних, международных перевозок. В нашем



# Немного потяжелее



Сергей Жуков



Чуть больше года прошло с того момента, когда Горьковский автозавод объявил о начале производства «ГАЗели Next» 4.6 и «ГАЗона Next» 10.0 — грузовых автомобилей с большими полными массами. Думая, что такого периода вполне достаточно для того, чтобы получить информацию о ходе продаж, а возможно, и о первых итогах эксплуатации, я направился к одному из питерских дилеров. Что из этого получилось, судите сами.

Мои первые вопросы слегка озадачили службу маркетинга и продаж. Все оказалось не так, как я себе это представлял: скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается.

Выяснилось, что, действительно, год назад завод объявил о начале производства указанных машин. Однако к их продажам смогли приступить лишь в конце апреля прошлого года. Но и это еще не все. Первые автомобили пришли в Питер... только в начале декабря. Собственно, тогда-то и была совершена первая сделка по продаже «ГАЗона Next» 10.0. Естественно, ни о какой статистике продаж, а тем более об опыте эксплуатации этих машин не могло идти и речи.

Тем не менее интерес к этим автомобилям налицо, так что мы продолжили обмен мнениями. А заодно, используя заготовленную шпаргалку, я проверил на «живых» образцах, все ли соответствует заявленным заводом характеристикам.

«ГАЗель Next» 4.6  
и «ГАЗон Next» 10.0  
своими глазами



# «ГАЗель Next»

## 4.6

На данный момент  
цельнометаллический фургон  
«ГАЗель Next» 4.6  
предлагается в салонах  
по цене от  
**1 601 400 ₺**



Первая причина появления этой модификации — расширение модельного ряда. Более весомая — создание основы для фургонов с большим объемом: до 15,5 куб. м (у имеющейся базовой модели — 13,5 куб. м). Ну и конечно, возможность подпортить настроение конкурентам, выпустив микроавтобус на 22 посадочных места. Вроде бы благие намерения. Нетрудно догадаться, куда они вымостили дорогу...

Оказалось, что в свободном обращении нет такого количества водителей с категорией С, которых можно было бы посадить на «ГАЗель Next» 4.6. Все они заняты на более серьезных направлениях. Вот и стоит сиротливо эта машина в салоне уже второй месяц — и, похоже, будет стоять еще.

Скорее всего, завод не слишком озадачивался этой проблемой, а то бы начал продвижение модели как раз с микроавтобуса на 22 посадочных места, который мог стать конкурентом все тем же Iveco Daily, Ford Transit, VW Crafter и Mercedes-Benz Sprinter.

Ну да ладно. Вот она, «живая» машина. Посмотрим, что в ней особенного.

Внешне цельнометаллический фургон «ГАЗель Next» 4.6 практически ничем от своих собратьев не отличается. И все же увеличение грузоподъемности до 2,6 тонн не могло не отразиться на конструкции автомобиля. Итак, начнем с рамы. Усилены четвертая и пятая



поперечины путем установки дополнительного фланца. Введена дополнительная поперечина между четвертой и пятой с креплением к ней амортизаторов задней подвески. Для соединения элементов рамы используются только болтовые и заклепочные соединения — отказ от сварных позволяет обеспечить дополнительную прочность конструкции и высокий уровень защиты от коррозии.

Кстати, о подвеске. В задней подвеске повышена надежность дополнительных листов рессоры. Оптимизирована ее кинематика — как следствие, улучшена плавность хода.

На «ГАЗели Next» 4.6 применены новый задний мости типа



«спайсер», тормозная система с дисковыми тормозными механизмами на всех колесах плюс ABS.

Кабина, место водителя, пассажирское сиденье — все в точности скопировано у «младшего брата».

Другого и ожидать не стоило: унификация. Из утилитарных вещей напомним о наличии множества бардачков,



ложементов и карманов, а также о ящичке под сиденьем водителя и двух боксах в подножках каждой из сторон. Не забудем и о ручке на потолке для среднего пассажира — очень удобная вещь.

Что огорчило, так это отсутствие в «базе» 6-ступенчатой КП. В бытность знакомства с самой первой «ГАЗелью Next» то и дело хотелось «воткнуть шестую». Те, кто уже успел опробовать машину с такой коробкой, говорят: совсем другое дело.

У грузового отсека объемом 15,5 куб. м широкий боковой проем и внушительный задний, позволяющий работать с погрузчиком. Задние распашные двери — с раскрытием на 270 градусов и фиксацией при помощи магнитов. Пол в фургоне оснащен потайными петлями для фиксации груза. Для перевозки длинномера предусмотрен люк под сиденьем пассажира.

В завершение осмотра остается добавить, что «ГАЗель Next» 4.6 оснащается дизельком Cummins ISF2.8s5161 P Евро-5 китайского производства мощностью 149,6 л.с. На автомобиль дается гарантия 3 года или 150 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. Межсервисный интервал составляет 20 тыс. км.



## «ГАЗон Next»

10.0

На данный момент грузовик «ГАЗон Next» 10.0 с тентовым фургоном предлагается в салонах по цене от

2127700 ₺



на пользу, гарантируя сохранность груза при перевозке, удобство работы с пандусами и погрузчиками, то при использовании такого шасси для спецнадстроек можно сэкономить, применив обычную рессорную подвеску.

Тем не менее машина уже существует. И, как явствует из характеристики, ее грузоподъемность составляет 5,9 тонны — почти как у ЗИЛа.

В автомобиле нашли применение новые конструктивные решения. В частности, модернизированная передняя подвеска с увеличенной колеи, новая задняя подвеска, удлиненная колесная база. Все это, вместе взятое, позволило не только увеличить грузоподъемность, но и улучшить функциональность, комфорт и ходовые качества.

Несколько слов о задней подвеске. Она сделана пневматической, что позволяет регулировать высоту кузова при погрузке/разгрузке и поддерживать ее на постоянном уровне в процессе езды. К тому же



подвеска обеспечивает высокую плавность хода даже при движении по разбитым дорогам.

Она оснащена гидравлическими телескопическими амортизаторами Мопгое и стабилизатором поперечной устойчивости.

Тормозная система автомобиля — пневматическая, с дисковыми тормозными механизмами на всех колесах, с функциями ABS и ASR.

Основная причина появления этой машины — та же самая: расширение модельного ряда. Подковерная — захват опустевшей ниши, ранее занимаемой ЗИЛом. На мой взгляд, здесь также произошла несуразница с запуском модели, во всяком случае применительно к мегаполисам.

В бытность появления ЗИЛ-4331 — а «ГАЗон Next» метит туда же — вышла промашка. Его пытались позиционировать как автомобиль для работы с прицепом на региональных перевозках. Не получилось. В итоге все устаканилось с применением того же шасси для разного рода спецнадстроек.

Так вот, на мой взгляд, надо было начинать именно с шасси и привлекать к этому делу кузовщиков и изготовителей специальных надстроек (для коммунального, дорожного и других хозяйств). Скажите на милость, зачем мне в Питере «ГАЗон Next» с колесной базой 5150 мм и высотой тента под три метра? У нас и длиннобазной «ГАЗели» подчас развернуться негде, а тут такая машина!

Спору нет, подобный автомобиль может быть востребован для доставки грузов с центрального склада куда-нибудь в регионы — но никак на участке «последней мили». Для этого предназначены совсем другие машины.

Если наличие пневматической подвески «регионалу» идет только





Увеличение мощности двигателя ЯМЗ-53445 Евро-5 до 168,9 л. с., а также максимального крутящего момента до 662 Нм привело к улучшению тягово-динамических характеристик автомобиля и снижению расхода топлива. Управление коробкой передач осуществляется с помощью джойстика, размещенного на приборной панели.

В свое время на тесте эта версия двигателя на стандартном «ГАЗоне» оставила самые благоприятные впечатления, поразив как своей тяговитостью, так и управляемостью автомобиля в целом.

При комплектации бортовой платформой используется ее

увеличенная версия. Так, прибавка в ширине на 270 мм позволила устанавливать в кузове 12 стандартных европалет (вместо 10 на предыдущей модели).

Просторная и комфортабельная кабина «ГАЗона Next» практически полностью повторяет газелевскую, но есть и отличия. Так, «ГАЗон Next» укомплектован поддресоренным водительским сиденьем с анатомической поддержкой, пятью уровнями регулировки и поясничным подпором. При необходимости машину можно оснастить 2DIN-магнитолой с клавишами управления на руле и климатической системой Delphi с функцией обогрева ветрового стекла. К сожалению, в моем случае ничего этого не было, зато на потолке обнаружилось место под установку тахографа. Как следствие, исчезла потолочная ручка для среднего пассажира.

Кабина изготовлена из оцинкованной стали, прошедшей двойное грунтование, а крылья и колесные арки — из высокопрочного пластика, что обеспечивает высокий уровень защиты от коррозии.

Опять же в моем случае «ГАЗон Next» 10.0 был укомплектован тентовым фургоном с распаш-

Кабина «ГАЗона Next» практически полностью повторяет газелевскую



ными металлическими дверьми сзади. В качестве «аксессуара» внутри фургона на тросе висела «кочерга», предназначенная для того, чтобы управляться с тентом. Поскольку фургон достаточно высокий, его оснастили аэродинамическим обтекателем, установленным над кабиной.

Замечаний, пожалуй, только два. Для аккумуляторов хотелось бы иметь полноценный запираемый бокс, а не крышку

на ремне. Установка газовых упоров для капота «аллигаторного» типа, с одной стороны, облегчает его подъем, с другой — возврат в исходное положение за ручку не оставляет надежды не испачкаться.

Остается добавить, что на автомобиль также действует гарантия 3 года или 150 тыс. км пробега. Межсервисный интервал составляет 20 тыс. км.

ХАРАКТЕРИСТИКИ	«ГАЗель Next»	«ГАЗон Next»
	4.6	10.0
Полная масса, кг	4600	10 000
Снаряженная масса, кг	2542	4545
Двигатель	Cummins	ЯМЗ
Тип	Турбодизельный, R4	Турбодизельный, R4
Объем, куб. см	2800	4430
Мощность, л. с. при об/мин	150/3400	170/2300
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1400	662/1200
Трансмиссия	МКП5	МКП5
Привод	Задний	Задний
Подвеска	Рессорная	Рессорная/пневматическая
Тормоза	Дисковые	Дисковые
Расход топлива л/100 км	10,3*	21,3*
Объем бака, л	79	105

\* измеряется по специальной методике при движении с постоянной скоростью 80 км/ч



## Inspector представил новый

### видеорегистратор Raptor

**Бренд Inspector выводит на рынок новое устройство, которое снимает видео в формате Full HD и обладает широким углом обзора.**

Новинка снимает в Full HD-качестве под большим углом обзора (150 градусов) и позволяет просматривать записи прямо на экране устройства. Габариты гаджета — 55х60х30 мм: Inspector Raptor не занимает много места на лобовом стекле.

Inspector Raptor оснащен процессором GeneralPlus GPCV2159A и матрицей Aptina AR0330 — в паре они позволяют делать съемку с разрешением 1920х1080х30 к/с, 1280х720х60 к/с и 1280х720х30 к/с.

Видеорегистратор оснащен детектором движения, благодаря которому съемка начинается только тогда, когда машина приходит в движение ■



### Neoline представил видео-регистратор G-Tech X7x



**Компания Neoline, разработчик и производитель автомобильной электроники, запускает новую линейку видеорегистраторов G-Tech X7x.**

Новинка устанавливается за зеркалом заднего вида с помощью магнитного крепления. За надежное сцепление устройства с держателем отвечают четыре магнита, вынесенные на корпус устройства. В целях предупреждения повреждений самого корпуса предусмотрена защита от некорректной установки.

Двухдюймовый IPS-дисплей позволяет производить настройки и просматривать отснятые материалы. Для блокировки отдельных записей на корпусе предусмотрена горячая клавиша HOT-KEY, а сами такие файлы хранятся на карте памяти в специальной папке Locked.

Видеорегистратор оснащен матрицей Sony и линзой с апертурой 1:1,8. Широкоугольный объектив в 140 градусов позволяет захватывать до пяти полос дорожного полотна. Для баланса контрастности изображения в сложных условиях в видеорегистраторе предусмотрена функция расширенного динамического диапазона WDR. А для уменьшения количества бликов и отражений на лобовом стекле на видеозаписи в комплекте с устройством поставляется антибликовый CPL-фильтр.

Видеорегистратор Neoline G-Tech X72 уже доступен в официальном интернет-магазине [shop.neoline.ru](http://shop.neoline.ru) по цене 5990 рублей ■

### Инженеры Ford придумали, как перевозить домашних питомцев

**Багажник нового универсала Ford Focus претерпел ряд изменений и теперь вмещает даже самую большую собачью клетку, что должно повысить безопасность перевозок домашних животных.**

Как сообщает пресс-служба Ford Motor, инженеры компании уменьшили слой пены в обшивке потолка автомобиля, а также изменили длину винтов в петлях и даже форму проема багажника. Как уверяет производитель, теперь в этот багажник поместится даже клетка для ирландского волкодава, который считается одной из самых больших собак в мире.

Компания Ford провела опрос среди владельцев домашних животных и выяснила, что около трети опрошенных не уделяют должного внимания правилам перевозки питомцев, даже несмотря на наличие особых законодательных требований.

В России к перевозкам домашних животных в автомобиле особых требований нет, тем не менее в Ford напоминают, что животные, свободно передвигающиеся по салону, могут стать причиной автомобильных аварий ■



редактор рубрики  
Роман Зубко



## Бренд alca выпустил новые домкраты для бездорожья

Немецкий бренд автомобильных принадлежностей запустил продажи переносных гидравлических домкратов грузоподъемностью 10 и 15 тонн.

Продукция немецкой компании реализуется во многих странах от Швейцарии и Польши до Японии, Казахстана и России.

Новые домкраты от alca отличаются стабильностью при использовании за счет устойчивой металлической платформы и равномерному распределению нагрузки на прибор.

Инструмент на 10 тонн имеет диапазон подъема от 205 до 390 мм и весит 5,6 кг. Домкрат грузоподъемностью 15 тонн может поднять автомобиль на высоту от 225 до 425 мм при собственном весе 7,9 кг.

Домкраты оснащены рычагами, состоящими из трех сборных частей, одна из которых покрыта мягкой накладкой для удобного использования. Рекомендованная розничная стоимость приборов составляет 2400 и 3400 рублей соответственно ■



## Prestigio выпустил новое комбоустройство

Компания Prestigio вывела на рынок новое устройство RoadScanner 500WGPS, совмещающее в себе функции радар-детектора, видеорегистратора и GPS-информера.

Prestigio RoadScanner 500WGPS располагает обширной радарной базой (25 предзагруженных групп важных объектов POI) и поддерживает большое количество радио- и лазерных частот: Avtodoria, Avtouragan, Kris-S, Strelka ST, Arena S, Cordon, Robot, Odissey, Poliscan (lidar) и др.

Устройство записывает видео в качестве Full HD и HD с частотой 30 к/с. Есть и автоматическая функция ночного видения. Старые записи автоматически удаляются, чтобы освободить место под новые, но G-сенсор предупреждает о стирании важных эпизодов (резких торможений, ускорений и т. п.).

RoadScanner 500WGPS комплектуется автомобильным зарядным устройством, креплением, инструкцией по эксплуатации, гарантийным талоном и лопаткой для прокладки кабеля.

Новинка уже доступна в продаже по цене 9499 рублей ■



удобный интернет-магазин  
для вашего бизнеса

**КУПИ**  
ЛЮБЫЕ ТОВАРЫ  
на 50 000 руб..

**И НЕ ПЛАТИ**  
за доставку

8 800 700-25-85

Автозапчасти и аксессуары  
от производителя

CARVILLESHP.RU

Компания Mio является одним из самых популярных брендов автомобильных видеорегистраторов в России. Неудивительно, что именно в моделях Mio очень часто реализуются инновационные идеи, которые довольно быстро внедряются в новые модели. Журнал «Движок» получил в свои руки самую свежую разработку компании и выяснил, по-прежнему ли устройства Mio предлагают отечественным автомобилистам самые передовые решения.



Качество  
превыше  
ИННОВАЦИЙ



Вадим Аскарлов

Одна из отличительных черт устройств компании Mio — фирменный дизайн. Все последние девайсы производителя имеют определенную форму, которая в том или ином виде и интерпретации повторяется на большинстве устройств бренда.

Корпус выполнен из качественного черного пластика. Сборка на хорошем уровне, зазоры между панелями нет, а подгонка элементов плотная. При сжатии и скручивании никаких скрипов, хрустов и других посторонних звуков не наблюдается.

Кнопки управления расположены на правой панели устройства, не видной водителю. Кнопки маленькие и не выпуклые, а утопленные в панель. Нащупать их довольно сложно, так что могут



## КОМБООУСТРОЙСТВО Mio MiVue i88

В комплекте, помимо самого регистратора, найдется длинный кабель питания, который, например, может упростить подключение устройства напрямую к аккумулятору, прищипка на стекло и руководство пользователя



возникнуть проблемы с управлением. На внешней панели расположены «глазок» лазерного приемника, объектив камеры регистратора и антенна для детекции камер фото- и видеозаписи.

Кронштейн крепления держит устройство за верхнюю панель, а сам регистратор сдвигается по направляющим. Шарнирный механизм в первое время потребует разработки, поскольку вращается туговато и при неаккуратном пользовании может быть сломан.

Нижняя панель отдана слоту для карты памяти формата microSD и спрятанной кнопке «грубой» перезагрузки девайса.

Водитель общается с видеорегистратором через 2,7-дюймовый дисплей. Во время езды на него по умолчанию выводится видео

с камеры, а при приближении к комплексам фиксации — картинка с расстоянием до камер и разрешенной скоростью.

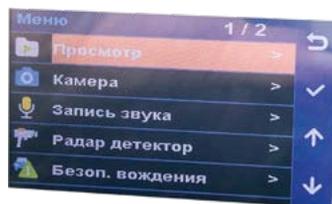
Меню классическое, в одном окне, в две странички с параметрами. Можно просмотреть записанные видео, настроить режим детектора камер, включить и выключить несколько дополнительных систем безопасности, настроить оповещение базы камер, выбрать качество и длительность записи треков, а также отформатировать карту записи.

Съемка видео, наверное, самое сильное качество устройства. В отличие от конкурентов, которые добиваются Full HD за счет программного растяжения кадра, i88 предлагает абсолютно достоверные показатели видео. Запись и цветопередача — чистые и корректные, без проседаний по краям экрана, засветов и искажений. Изображение четкое, номера читаются на расстоянии до трех корпусов машин и «мылятся» только при разнице в скорости свыше 60 км/ч.

Ночное видео можно назвать одним из лучших в своем ценовом диапазоне. Mio i88 оказался одним из немногих комбоустройств, где ночное качество записи практически не уступает дневному. Размытие в кадре практически отсутствует, даже мелкие детали во время движения читаются хорошо при разной степени освещенности.

Весьма удобной оказалась система ручной фиксации записи в случае какого-то происшествия. В отличие от обычной схемы, где при нажатии на кнопку сохранения защищается от стирания только текущая запись, в Mio запись будет сохраняться в «блок» до повторного нажатия на кнопку сохранения.

Одной из особенностей устройства является обширная база сигнатур радаров, которая обеспечивает определение и информи-



рование водителя о приближении к радарному комплексу. Благодаря сигнатурной технологии максимально исключаются ложные срабатывания, правда, полностью избежать их, конечно, не удалось.

Самый распространенный K-диапазон регулярно врывается оповещением в уши водителя, но стоит отметить, что с этой проблемой полностью пока не удалось справиться даже самым дорогим и «навороченным» радар-детекторам. Помимо основного сигнала по желанию можно дополнительно включить голосовые подсказки и прочие звуковые уведомления.

У гаджета предусмотрена функция SmartAlert. Это запатен-

тованная Mio система оповещения о камерах контроля скорости, которая выбирает дистанцию до камеры автоматически, в зависимости от вашей скорости.

Также комбоустройство имеет встроенный GPS-приемник, позволяющий непрерывно записывать информацию о местоположении, скорости и высоте над

*Устройство Mio может определить на расстоянии свыше одного километра комплексы таких диапазонов, как X, K, «Стрелка СТ», «Стрелка М», «Робот», «Лазер», Хи, Ки и т.д.*

*Комбоустройство Mio MiVue i88 снимает видео в формате Full HD 1920x1080 со скоростью 30 к/с. За съемку отвечает видеосенсор Sony Exmor IMX323 с углом обзора 140 градусов. Присутствует также режим обработки видео WDR, который корректирует нечеткое изображение*

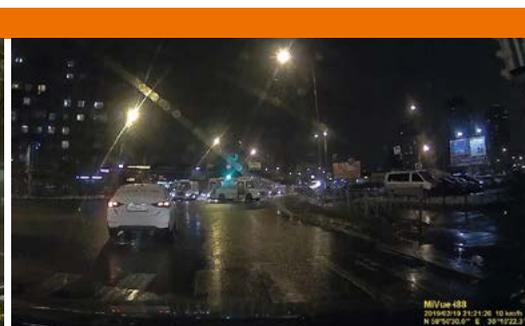
уровнем моря. Кроме того, Mio MiVue i88 предлагает множество дополнительных систем поддержки водителя: систему предупреждения о столкновении, систему контроля в полосе движения и даже датчик усталости.

Отдельно стоит выделить систему взаимодействия с водителем — MiVue Manager. Функция Video Sharing позволяет делиться записанными видео в социальных сетях. При просмотре видео возможно отследить маршрут следования автомобиля на Google-карте. С помощью Direction Analyzer (анализатора направления) можно увидеть информацию о событиях, зафиксированных датчиком удара для анализа по трем осям, в синхронизации с видео.

### Каков итог?

Комбоустройство Mio MiVue i88 оценивается в 13 990 рублей. Безусловно, это не самый бюджетный ценник даже в сегменте устройств подобного уровня. Если говорить о каких-то инновационных технологиях, то тут Mio особо удивить не смог. Даже богатый набор функций и программ сегодня встречается у многих производителей. Главная «фишка» — качество работы устройства, благодаря которому i88 находится впереди большинства своих соперников.

Можно с уверенностью сказать, что качество записи позволяет удовлетворить требования даже самого придирчивого автомобилиста, а ночная запись и вовсе одна из лучших среди аналоговых устройств. Кроме того, большая база камер и сигнатурная составляющая гаджета позволяют считать его достойным представителем сегмента комбоустройств на российском рынке.



## Carville Racing стал спонсором

### Lada Rally Cup 2019

С 1 по 2 марта прошел VI этап Кубка России по ралли — «Якима-2019» — и I этап Lada Rally Cup. Призеры раллийного монокубка Lada получили подарки от брендов Carville Racing и Airline.

Победители Григорий Трегубов и Елена Василенко получили комплект спортивных приводов Carville Racing; серебряные призеры гонки — Павел Козлов и Евгений Сапунов — набор ключей Airline из 138 предметов; Павел Туфрин и Илья Карпинский, занявшие третье место, — компрессор для подкачки шин и аксессуары.

Всем экипажам также вручили подарочные пакеты от CR с наборами автоаксессуаров и одеждой.

Как отмечает пресс-служба компании «Карвиль», к ралли у ее руководства особое отношение, поскольку именно в раллийных дисциплинах начинали выступления в автоспорте команда Carville Racing и чемпион России по кольцевым автогонкам 2018 года Григорий Бурлуцкий ■



## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



### Васильев и Жильцов стали бронзовыми призерами Qatar Cross-Country Rally 2019



Российский экипаж G-Energy Team в составе пилота Владимира Васильева и штурмана Константина Жильцова завоевал бронзу на первом этапе Кубка мира FIA по ралли-рейдам, прошедшем в конце февраля в Катаре.

Победителем гонки уже в шестой раз стал именитый арабский пилот Нассер Аль-Аттия, выступавший в паре с французским штурманом Мэтью Бомелем. За пять дней и шесть спецучастков соревнования интернациональный дуэт «привез» занявшему вторую строчку в генеральной классификации ралли Язиду Аль-Раджи 11 минут. Третью позицию по «чистой» скорости завоевал действующий обладатель Кубка мира поляк Якуб Пшигоньски, а вслед за ним классифицировались Васильев с Жильцовым.

После финиша, однако, по результатам осмотра автомобилей технической инспекцией оказалось, что Mini John Cooper Works Rally польского пилота на четыре килограмма легче, чем предписано техническими требованиями соревнований. Комиссия, как отмечают организаторы гонки, три раза перепроверила результат замеров. Также у технических комиссаров были вопросы к маркировке шин — покрышки на Mini оказались сильно изношенными.

Решением коллегии спортивных комиссаров была объявлена дисквалификация экипажа поляка под стартовым номером 201. Российский дуэт переместился в итоге с четвертой строки генеральной классификации на третью, получив первые очки в сезоне-2019 ■

### Лукьянюк и Арнауты стартуют в чемпионате Европы по ралли на автомобиле Citroen

Действующие чемпионы Европы по ралли, россияне Алексей Лукьянюк и Алексей Арнауты, будут выступать в чемпионате в сезоне-2019 на автомобиле Citroen C3 R5.

За руль раллийного «Ситроена» российский экипаж переседет с Ford Fiesta R5; новый автомобиль будет подготовлен командой SaintéLoc Racing. В прошлом году, как отмечает агентство «Автоспортмедиа», французский коллектив занял второе место в зачете команд ERC.

«Мы подписали соглашение на сезон с французской компанией SaintéLoc и снова будем выступать в European Rally Championship, в этот раз на Citroen C3 R5. С автомобилем я познакомился в декабре, тогда же были тесты на Skoda Fabia R5, но наиболее интересным было предложение от команды SaintéLoc», — приводит агентство слова Алексея Лукьянюка.

«Несмотря на успехи прошлого года, нам по-прежнему непросто найти финансовую поддержку международным раллийным выступлениям. Ключевым фактором выбора был интерес со стороны нескольких европейских команд — мы рассматривали предложения, именно предполагающие партнерство. Выбор в пользу серии ERC был подкреплен интересом наших партнеров за счет высокой медиаотдачи этой гоночной серии, которую обеспечивает компания-промоутер Eurosport Event», — отметил также действующий чемпион Европы.

Новый для себя автомобиль российский экипаж выведет на старт первого этапа чемпионата Европы по ралли (ERC) 21 марта — в рамках гонки, которая состоится в Португалии, на Азорских островах ■





# Победа **в деталях**



## Автомобильные запчасти для спорта и тюнинга

### СУППОРТЫ CARVILLE RACING:

- АЛЮМИНИЕВЫЙ СПЛАВ ПОВЫШЕННОЙ ПРОЧНОСТИ
- УЛУЧШЕННЫЕ ТОРМОЗНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
- РЕКОМЕНДУЕМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ С СОСТАВНЫМИ ТОРМОЗНЫМИ ДИСКАМИ

**CARVILLE.RACING**

# «Северный Лес — 2019»



Тапио Лауренен и Тони Тапио Лауренен - победители гонки!



Роман Зубко

**Финский экипаж в составе пилота Тапио Лауронена и его сына и штурмана Тони Тапио Лауронена выиграл гонку «Россия — Северный Лес 2019», одолев в упорной борьбе россиян Владимира Васильева и Константина Жильцова. Журнал «Движок», отправившийся на гонку на автомобиле УАЗ «Патриот» и своими глазами наблюдавший за ходом противостояния, рассказывает о том, как на сей раз проходила единственная в календаре Кубка мира FIA снежно-ледовая баха.**

В статусе дебютного этапа мирового кубка по внедорожным соревнованиям баха «Россия — Северный Лес» проходит, напомним, уже шестой раз подряд с 2014 года — после двухгодичного перерыва в 2011–2012 годах и возобновления гонки.

В прошлом году состав участников российской бахи был как никогда «звездным»: в ней принял участие, в частности, многократный победитель ралли «Дакар» Нассер Аль-Аттия. Организаторы «Северного Леса» не без оснований рассчитывали, что и на этот раз в гонке примут участие известные в мире ралли-рейдов пилоты, однако большинство именитых гонщиков отправилось вместо снежной Карелии в... пустынный Катар.

Причиной подобного решения команд и экипажей стало разделение Международной автомобильной федерацией (FIA) соревнований по внедорожным ралли на два календаря: по бахам и по ралли-рейдам. В рамках первого с 14 по 17 февраля проводился «Северный Лес 2019», а в рамках второго с 21 по 26 февраля проходила гонка в Катаре. Думаем, не стоит уточнять, куда решил отправиться катарец Аль-Аттия...

Международный статус «Северного Леса», впрочем, было кому поддержать: на старт карельской бахи вышли 44 экипажа, представлявших 15 стран мира. Так, в Карелию приехали завсегдатаи гонки Тапио Лауронен и Мирослав Заплетал, были также экипажи из Италии, Франции, Омана и даже Аргентины. Последнюю представляли Фернандо Альварес Кастеллано и Хуан Пабло Монастероло.

Основная борьба за победу

Финны рулят!..

на «Северном Лесе 2019» в зачете Кубка мира развернулась между отцом и сыном Лауроненами и экипажем Васильева и Жильцова. В дебюте гонки вперед вырвались россияне, затем финны перехватили у наших лидерство, однако российский экипаж отступить был не намерен: на предпоследнем спецучастке Васильев с Жильцовым сократили отставание и подоברались к соперникам «на расстояние атаки». Ареной финальной битвы за первое место на стартовом этапе Кубка мира должен был стать последний, пятый спецучасток ралли «Северный Лес», однако в ход борьбы вмешалась стихия, причем довольно неожиданным образом.

Ночью накануне последнего дня соревнований над северной частью Карелии, где как раз и проходила российская снежно-ледовая баха, пронесся шквалистый ветер, местами переходивший в ураган.



Владимир Васильев и Константин Жильцов - серебряные призеры бахи «Северный лес 2019»



С утра ветер утих до умеренного, однако после разгула стихии прямо на трассу стали падать сухие деревья. Одно из них, по информации организаторов, заблокировало дорогу сразу после того, как в том месте проехали Васильев и Лауронен. Экипажам, ехавшим следом, пришлось остановиться, а СУ5 в самый его разгар остановили.



Мария Опарина - пилотесса в зачете Т3 и глава собственной команды

Некоторым из участников из-за этого и вовсе не удалось стартовать. Стартовой «отмашки» не увидела, в частности, Мария Опарина, выступавшая в классе Т3 на мотовездеходе. Спецучасток в итоге отменили: после того как злополучное дерево было распилено, а проезд освобожден, все остановившиеся экипажи продолжили движение, но проехали оставшуюся часть маршрута уже как обычную дорожную секцию.

Васильев и Жильцов, преодолевшие все сто с лишним километров дистанции СУ5 в самом что ни на есть «боевом» режиме, после финиша поначалу открыто возмущались отменой спецучастка и утверждали, что совершенно спокойно проехали прямо по упавшему дереву — по его верхушке.

Об этом же первоначально заявил и Тапио Лауронен. И показал отметины, оставшиеся на защите днища его автомобиля, а также застрявшие на крепежных



Бенедиктас Ванагас и Бартоломей Бобо взяли бронзу Кубка мира



элементах кусочки древесины. «A good harvester!» — восклицал финн, похлопывая по капоту свою машину. (Для тех, кто не оценил шутку, отметим, что один из спонсоров команды Лауронена — компания Ponsse Pcs., которая специализируется на продажах, производстве и обслуживании лесозаготовительных машин.)

Однако впоследствии выяснилось, что деревьев, упавших на трассу, было несколько, а сухая

на финальной пресс-конференции, что «никакие упавшие деревья не испортят нам настроение».

Победителями «Северного Леса 2019» в зачете Кубка мира были признаны в итоге Тапио и Тони Тапио Лауронены, вторыми стали Васильев с Жильцовым, а замкнул тройку призеров литовско-польский экипаж в составе Бенедиктаса Ванагаса и Бартоломей Бобо. В зачете чемпионата России гонку выиграли Владимир Васильев



ель, из-за которой пришлось отменить СУ5, перегородила дорогу так, что ее ствол оказался на уровне капота гоночного внедорожника. Гнев на милость сменил в результате даже Васильев, заявивший

и Константин Жильцов, второе место завоевали Андрей и Владимир Новиковы, третье — Андрей Рудской и Евгений Загороднюк.

В 2020 году, по словам организатора «Северного Леса»

«УАЗ Патриот» у большинства фанатов автоспорта в первую очередь ассоциируется с трофи-рейдами, где испытывается проходимость автомобилей. Однако на этом спортивный потенциал внедорожника не заканчивается.



На бахе «Северный Лес» в зачете чемпионата России в классе T2 приняли участие сразу два экипажа заводской команды из Ульяновска. «УАЗ Патриот» 3163 под управлением Дмитрия Рыбина и Андрея Батенко занял 4-е место в своем классе и 17-е в общем национальном зачете.



«Второй» экипаж Виталия Проненко и Дмитрия Агафонова, выступавший на «УАЗ Пикап» 23632, занял 7-е место в классе и 22-е в общей классификации чемпионата России. Кроме заводской команды из Ульяновска, УАЗ в качестве «боевой машины» использует также и известный пилот Богдан Вавренюк. Действующий чемпион России в классе T2 вместе с Артемом Терентьевым на УАЗ Cargo заняли 10-е место в общем зачете ЧР и 2-е место в своем классе.

Владимира Васильева, гонщиков и зрителей ждут сюрпризы.

«Надеемся, что гонка будет развиваться. Хотелось бы провести гонку сразу в двух регионах. Скорее всего, трассу мы оставим

здесь, а вот пролог и торжественное открытие перенесем поближе к Санкт-Петербургу», — пообещал Владимир Васильев.



ЧУСОВСКАЯ  
РЕССОРА



«Движок» благодарит спонсоров пробега Москва — Санкт-Петербург — Вяртсиля

Едем  
на Новый год  
из Петербурга  
в Вильнюс  
через Минск на

## Jaguar XE 2.0d



Илья Огородников

Москвичи петербуржцам завидуют — мол, здорово, что Европа рядом: четыре-пять часов на машине — и ты в Финляндии, на берегу озера, отдыхаешь в спа, три часа на машине — и ты в средневековом Таллине пьешь травяное пиво. На самом деле в 90% случаев на этом Европа для петербуржцев и заканчивается, если не считать паромных туров по Скандинавии и «шмоточных» — по финским магазинам. Мы же решили рвануть куда дальше — до самого Вильнюса, причем по сложному маршруту через Минск на дизельном Jaguar XE. Что из этого получилось, читайте дальше.

Петербургские любители автопутешествий, к которым, условно, относится вся редакция журнала «Движок», направления на Хельсинки, Таллин, Тарту, Лаппеенранту, Псков, Сортавалу, Петрозаводск, Великий Новгород и, конечно, Москву, можно сказать, изучили колесами вдоль и поперек. В общем-то, не удивить заядлых автотуристов Северной столицы и дорогой до Витебска и Минска. А все потому, что все эти города находятся в пределах 500–900 км от Петербурга, то есть максимум одного дня пути, когда выезжаешь утром и спокойно приезжаешь вечером.

Все остальное заметно дальше, а это значит, что нужна ночевка и еще как минимум полдня пути.

### Все нюансы белорусско- прибалтийского путешествия

В итоге только на дорогу туда-обратно уходит три-четыре дня, плюс хотя бы пара-тройка дней нужна на ознакомление с городами на маршруте. То есть неделя чистого времени или фактически внеплановый отпуск. Позволить себе такое посреди рабочего года

*Признаемся честно, на отдельных пустынных маршрутах в лесу и ночью было реально страшновато из-за риска застрять или вылететь с дороги в метель. Душу грели только возможности нашего Jaguar XE: главным образом то, что он с полным приводом и на шипованных колесах. Несмотря на невысокий клиренс и лишний шум от шин на асфальте, великолепная устойчивость на заснеженной дороге и почти внедорожные способности в сугробах дают хоть какой-то запас уверенности в путешествии*

Вильнюс

удается не всегда, зато устроить путешествие во время новогодних каникул можно запросто.

На самом деле, по прямой до Вильнюса из Питера в общем-то тоже можно доехать за день — всего около 750 км и часа два-три на границе в зависимости от загруженности. Мы же решили удлинить маршрут, посетив еще новогодний красавец Минск, от которого до Вильнюса всего 180 км.

Итак, в путь. На первый взгляд, он всего один: выезд из Петербурга по Пулковскому и Киевскому шоссе и далее через Псков на Белоруссию. Границу лучше всего проходить через Себеж с выездом на Полоцк и затем через Лепель на Минск. Главное, не забыть, что этот путь через Себежский заповедник платный: 220 рублей за легковой автомобиль в одну сторону.

Однако маршрут можно сделать более интересным, хотя и чуть более длинным, причем по времени, а не по километражу. Дело в том, что в Белоруссию из Питера можно попасть... через Прибалтику. Например, поехав хорошо известной питерцам дорогой через эстонские

*На этот раз нашим верным спутником стал «младшенький» из семейства Jaguar — седан XE. Само собой, в Европе мы предпочитаем ездить исключительно на дизеле. Солярочный мотор, особенно передовой ягуаровский Ingenium, своим минимальным расходом и отличной тягой невероятно экономит бюджет поездки. На одном баке машина проезжает до 1000 км!*

Нарву и Тарту, а затем латвийский Даугавпилс, выехав к Браславу и дальше на Бегомль.

В этом случае вы получаете почти на всем протяжении пути пустую и ровную европейскую трассу с запоминающимися пейзажами и проездом интересных прибалтийских городков. Проблема только одна — загруженность пограничных переходов, на которых можно потерять немало времени.

Скажем сразу, что на новогодние каникулы на погранпереходе Ивангород — Нарва творится ад: пробка на въезд в Эстонию выходит за пределы города, перегораживая часть проездных путей. Потерять здесь можно весь день, так что такой маршрут выбирать лучше не во время официальных российских праздников.

Предупредим наперед и о втором варианте въезда через Прибалтику. Это переход Шумилкино в Псковской области, который ведет через маленький кусочек Эстонии в Латвию. Ехать через него в Белоруссию смысла уже нет: во-первых, все равно придется терять время на таможне, а во-вторых, дорога эта лежит до половины пути через дикий





латвийский лес с лосями и лисами, где зимой в прямом смысле можно согнуть. В целом восточная часть Латвии на маршруте Алуксне — Резекне — Даугавпилс — это полупустынная провинция почти без людей с деревнями разной степени брошенности. Единственную историческую остановку можно сделать именно в Даугавпил-

се, получившем известность как фашистское гетто.

Минск — один из самых уютных и красивых городов постсоветского пространства. Главным его достоинством является ухоженность памятников всех исторических

эпох. Средневековая архитектура Троицкого предместья сочетается с классицизмом центральных улиц и окружена советским монументализмом, а также современными постройками. Как ни странно, все это вполне гармонично сочетается.

*Застряв в нечищенной прибалтийской провинции можно не хуже, чем в России. Полный привод, шипы и тягловитый мотор позволяют творить чудеса даже на легковом «Ягуаре», благо даже самый недорогой XE предлагает такие версии. Причем за работой полного привода можно следить на экране бортового компьютера*



Новогодний Минск

*Залог комфорта в дальних путешествиях — качественный и эргономичный интерьер с массой дополнительных функций. В этом плане Jaguar XE не подвел ни по одному пункту, разве что мрачноват в черном цвете. Удобнейшие кресла, два экрана информации, проектор показаний на лобовое стекло, полный набор подогревов, отличная оптика, которая лупит на полкилометра вперед, и полный набор систем активной безопасности. Для пассажира у «Ягуара» есть отдельные наушники акустики Meridian и главная «фишка» мультимедиа — возможность раздельного просмотра центрального экрана, когда водитель видит одно, а пассажир — другое*

Белорусы аккуратны, добры и приветливы. Несмотря на высокий статус, город не прозябает в безостановочном торговом хаусе «купи-продай», не наводнен гастарбайтерами и бомжами. Здесь не так заметно классовое расслоение общества, потому что люди живут одинаково небогато. Да и в целом Минск производит впечатление самого европейского из бывших советских городов, который при этом полностью сохраняет аутентичность культурных и православных традиций славянского народа.

От Минска до Вильнюса по прямой всего 180 км. Однако обольщаться не стоит: основной погранпереход Каменный Лог — один из самых загруженных. Белорусы ездят в ближайшие Литву и Польшу за всем чем можно — разнообразие вещей, продуктов и, главное, цен даже в небогатых европейских странах все-таки выше.

Мы рекомендуем сделать крюк в час-полтора через город Лида, который отлично известен в России по производству кваса и пива, и пройти переход Бенякони, где почти нет очередей даже в праздники.

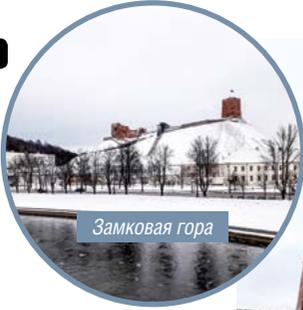
Итак, Вильнюс. Город с 800-летней историей, второй по количеству населения среди прибалтийских столиц и, главное, первый среди них по размерам истори-



ческого центра, так называемого Старого города. Столица Литвы разделена на две части рекой Вильней и имеет богатейшую историю, включающую огромное количество неоднозначных этапов, споры по которым в Прибалтике ведутся по сей день, в том числе, и с Россией.

Хочется сказать, что на государственном уровне в стране ведется довольная откровенная и резкая антироссийская пропаганда. А уж вхождение республики в состав СССР вообще считается одним из самых страшных периодов в жизни литовцев, причем настолько, что в городе создан специальный музей оккупации, где коммунизму приравнивается к фашизму и восхваляется борьба, в том числе террористическая, с Советским Союзом. Отношение ко всему этому мы оставляем за рамками данной статьи.

Так или иначе, никакого негатива в свою сторону русские в Литве не почувствуют. На бытовом уровне от замороженного национализма, как, например, на Украине, здесь не встретишь, вся страна — от дальних хуторов до центра Вильнюса — говорит по-русски, во всех ресторанах почти всегда есть меню на русском языке.



Замковая гора



Башня Гедимина



Центр Вильнюса



Станислава и готический храм Святой Анны. Одной из главных святынь является Острая башня, или ворота Аушрос, — часть крепостной стены, где хранится образ Божьей Матери. Есть в городе и православная церковь Святого Духа, основанная в XVI веке и неоднократно восстановленная после разрушений.

Обязательная часть программы — восхождение на Замковую гору к башне Гедимина, сохранившейся части верхнего замка XIV века. Это символ Вильнюса, откуда открывается панорамный вид на город. Здесь же расположена часть национального музея. На соседней Лысой горе находится монумент «Три креста», построенный, по легенде, в честь монахов-францисканцев.

Отдельного внимания заслуживает Республика Ужупис — один из старейших районов Вильнюса, который из откровенной помойки превратился в эдакий центр творческого развития. За неимением денег именно здесь стала селиться творческая интеллигенция, которая преобразила это место и сделала район престижным.

Ну а финальной точкой путешествия обязательно должен стать прекрасный Тракайский замок XIV века, расположенный

По уровню экономического развития Литва находится аж в третьем десятке среди стран — членов ЕС, притом что страна является самой богатой из трех прибалтийских республик. Так что «Ягуаром» тут никого не удивить: автопарк столицы и ближайших областей обеспечен современными авто. При этом в городе масса заброшенных и обветшалых зданий и районов, часто встречается откровенная разруха. Цены в местных магазинах и на рынках, конечно, ниже, чем в Центральной Европе, но дешевыми их не назовешь



в 25 км от Вильнюса, на острове. Это бывшая столица Литовского княжества, вокруг которой расположен целый природно-исторический комплекс с аутентичной деревней. На территории замка, само собой, действует музей, а также проводятся различные средневековые реконструкции. Именно тут, кстати, продают знаменитые литовские пирожки с мясом — кибины. Провести здесь можно весь день, отведая национальной кухни в местных рестораниках.

Итог путешествия — настоящее средневековое Рождество менее чем в 1000 км от обеих столиц России. Если вы размышляете, как красиво и очень недорого провести новогодние каникулы за границей, Вильнюс — однозначно удачный вариант, особенно если в путешествии отправиться с ягуаровским комфортом.



Так что никакого языкового или этнического барьера в Литве не будет, и потому можно смело отправляться на изучение столицы.

Собственно, весь городской центр является музеем под открытым небом — только на прогулки по Старому городу можно смело отводить пару-тройку дней, особенно если брать экскурсии: здесь стоит увидеть Ратушную площадь, проспект Гедимина и улицу Пилес, дворец Радзивиллов и великих князей литовских, а также массу других исторических мест.

Литва — один из центров восточноевропейского католицизма, поэтому старинных храмов тут не счесть. Особо стоит отметить Кафедральный собор Святого



Тракайский замок

Напомним, что для выезда за пределы России необходимо оформить «грин-карту» — аналог страховки ОСАГО для зарубежья, которая страхует вашу ответственность перед иностранными водителями, если из-за вас случится ДТП. В 2019 году двухнедельная страховка обойдется в 2700 рублей

# ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2019 4-7 АПРЕЛЯ

- ✓ 1500 АВТО ПО СУПЕРЦЕНЕ ЗА 4 ДНЯ
- ✓ ЯРКИЕ НОВИНКИ
- ✓ СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ БОК О БОК
- ✓ СМАРТ-ТЕСТ-ДРАЙВ
- ✓ АВТОПЕРСОНАЛИЗАЦИЯ
- ✓ РОЗЫГРЫШ АВТОМОБИЛЯ \*
- ✓ НАСЫЩЕННАЯ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА

WELCOME  
ДОБРО  
ПОЖАЛОВАТЬ

CONGRESS  
CENTRE

РЕКЛАМА

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР:



МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»,  
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР:

auto.ru

\*ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ [AUTOWORLDEXPO.RU](http://AUTOWORLDEXPO.RU)

# ДАТЧИКИ КИСЛОРОДА лямбда-зонды

СТАРТ  
ВОЛЬТ



Полное соответствие штатным изделиям по габаритным размерам и выходным характеристикам



Специальный защитный колпак для чувствительного элемента и вакуумная упаковка датчиков



Постоянный рост ассортимента на легковые иномарки, LCV и грузовые автомобили



Расширенная гарантия - 2 года



100% пооперационный контроль при производстве



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

Подробная информация на сайте:

[startvolt.com](http://startvolt.com)