



апрель 2019 • #73

Движок

про автомобили в деталях

ТОРМОЗА

ДИСКИ ВМЕСТО БАРАБАНОВ

34



20



Тест-драйв
Rolls-Royce Cullinan

«Сверните с асфальта, мой король!»

48



От GT
до суперкаров

Тест шин Bridgestone
Potenza S007A
и Turanza T005

38

Изучаем завод
компании
Zimmermann



Как производят
тормозные диски
для премиум-брендов

42

Тест шаровых опор
для Ford Focus II

Delphi, Fenox, CTR,
Meyle, Moog и NK

62

Небанальная
Германия

Изучаем Бремен,
Зинсхайм и Вольфсбург
на дизельном Skoda Kodiaq



РЕКОМЕНДУЮТСЯ ПРОФЕССИОНАЛАМИ



Идеальное совпадение размеров. Радиаторы и конденсеры LUZAR с легкостью стыкуются с ответными деталями благодаря особенностям проектирования и «натурным испытаниям».



Оптимальная теплоотдача. Радиаторы и конденсеры LUZAR обладают оптимальной теплоотдачей, исключая риск перегрева даже в экстремальных условиях эксплуатации.



Профессиональные мастера сервисов, имеющие богатый опыт установки продукции разных производителей, рекомендуют устанавливать радиаторы и конденсеры LUZAR. Вы можете быть уверены в абсолютном качестве нашей продукции.

С НАШИМИ

АВТОМОБИЛЬНЫМИ АКСЕССУАРАМИ

**ТЫ ОТКРОЕШЬ ВЕСНУ
ПЕРВЫМ**



АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ



- | Домкраты бутылочные от 2 до 50 тонн
- | Домкраты телескопические от 2 до 12 тонн
- | Домкраты подкатные от 1,5 до 3 тонн
- | Домкраты ромбические от 1 до 2 тонн
- | Компрессоры от 30 до 70 л/мин
- | Колпаки на колеса, чехлы, мешки для колес

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Главный редактор:
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:
Роман Зубко

Обозреватель:
Вадим Аскарлов

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.su



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

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

Подписано в печать 01.04.2019 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

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

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности за содержание предоставленных рекламных материалов.

Автобизнес VS потребители

Наверняка многие потребители всевозможных услуг, в том числе сервисных, неоднократно сталкивались с не самым достойным к себе отношением. Некачественный ремонт, слабая компетенция сотрудников, неправильно подобранные запчасти и прочее. Такие ситуации нередко приводят к конфликтам между потребителем и поставщиком услуг, которые иногда заканчиваются просто словесной перепалкой, а иногда — судом и даже уголовным делом. И если большая часть обычных граждан, как правило, встает на сторону потребителя с рефреном «долой проклятых капиталистов», то владельцы бизнеса трактуют такие явления однозначно: это потребительский терроризм.

На самом деле в чисто рыночные отношения конфликт заложен по определению — это суть бизнес-процесса. Потребитель стремится получить максимально качественные услуги по минимальной цене, а задача владельца бизнеса — оказать эти услуги с максимальной прибылью при минимальных издержках. Соответственно, в теории рыночной экономики это противостояние пересекается в некой компромиссной точке, где достигается баланс между действующими лицами: одни соглашаются на определенный уровень повышения затрат, другие — на снижение нормы прибыли.

Беда в том, что достигать этого баланса неинтересно ни тем ни другим. А потому одни стараются всячески исхитриться, чтобы выбить из клиента побольше денег, при этом выдав товар или услугу заведомо худшего качества — начиная от добавления пальмового масла в продукты и заканчивая установкой контрафактных запчастей на сервисе. Вторые, не будем юлить, в ответ частенько требуют на грош пятаков — дайте мне и высшее качество, и высший

сервис, и лучшего менеджера, и еще чашечку кофе, правда, денег у меня нет, может быть, заплачу в кредит, хотя одобрения на него тоже пока не поступало.

А что делать, если деньги у клиента есть и он готов заплатить за надлежащее качество, но поставщик услуг на должном уровне их все равно не предоставляет? Тогда в рыночные отношения вмешивается государство, которое в подавляющем большинстве случаев встает на сторону клиента, — это всевозможные проверки, роспотребнадзоры, комитеты по правам потребителей, в конце концов, полиция и суды.

Казалось бы, вот она, справедливость. Однако среди ее поборников сразу же нашлись ушлые ребята, которые поняли, что



на «косяках» бизнесменов можно делать неплохие деньги, — так появились «профессиональные клиенты», знающие как юридическую сторону вопроса, так и слабости бизнеса, в том числе автомобильного. Малейший промах со стороны автосервиса или дилера — и устраивается скандал, направляются жалобы в соответствующие инстанции, подается иск в суд. В результате бизнесмен частенько теряет деньги, поскольку государство по-прежнему на стороне потребителя.

«Фишка» в том, что отличить реально пострадавшего от некачественных услуг или товаров клиента, права которого неплохо бы защитить, от профессионального потребителя или, как его назвали бизнесмены, «потребительского террориста», невозможно

сервисы и дилеры проводят тренинги против «требовательных» клиентов

по одной-единственной причине: коммерческие организации на самом деле постоянно оказывают услуги ненадлежащего качества или нарушают свои же обещания, в том числе договорные, в силу совершенно разных причин — от внешних факторов и форс-мажоров до откровенной некомпетентности сотрудников и желания сэкономить. Этим и пользуются в том числе нечестные на руку «клиенты».

Можно было бы подумать, что самый действенный и логичный способ оградить, например, автобизнес от подобных случаев — максимально снизить или вообще не допускать «косяков» в работе: не будет проблем — не будет и недовольных клиентов, а следовательно, и поводов для обращения в суд. Но нет, добиваться максимального профессионализма и качества для бизнеса слишком затратно. А потому был придуман ответный ход для чересчур требовательных потребителей — тренинги по максимально корректному и законному посыланию клиента на... то есть в известном направлении. Да-да,

профессиональные психологи и юристы пишут для сотрудников компаний книжки и подробнейшим образом объясняют, как разделять клиентов на скандалистов, упорных, хейтеров, подставщиков и профессионалов, как грамотно отвечать на их даже законные претензии и как в итоге красиво выводить их за дверь, не заплатив ни копейки в качестве компенсации ущерба.

Самое печальное, что некоторые бизнесмены настолько втягиваются в процесс, что идут по этой схеме почти в любом проблемном случае. Например, в число потребительских террористов отдельные «специалисты» уже зачислили активистов «Стопхама» и сотрудников программы «Ревизорро».



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ
ШРУСЫ И ПРИВОДЫ
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.



Прецизионная
обработка

обеспечивает идеальное
сопряжение деталей



100% контроль
качества

исключает брак
полностью



Индукционная
закалка

для максимальной
твёрдости металла



больше информации о деталях на сайте

WWW.TRIALLI.RU

«Бизнес на выживание»

Компания «ЕвроАвто» провела в Москве масштабную конференцию

9

ПРОВЕДЕНИЕ АТТЕСТАЦИЙ

с целью определения профессионального уровня сотрудника, а также его желания работать в компании и потенциал

ИДЕИ И ОБУЧЕНИЕ

Обучение должно тематическим, но на создание эмоций комфорта в коллективе чтобы сотрудники с максимальной с



Капелька лоска

Тест-драйв обновленного Suzuki Vitara

17



D



38

Изучаем завод компании Zimmermann

Как производят тормозные диски для премиум-брендов



60

Audi Winter Experience 2019

Узнаем предел возможностей A7 Sportback

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 9 **«Бизнес на выживание»**
Компания «ЕвроАвто» провела в Москве масштабную конференцию
- 10 **«Основная цель СТО — зарабатывать деньги!»**
Сервисная конференция «Автокон-2019»
- 12 **Опираясь на репутацию**
NGK запускает новую линейку датчиков

Автомобили

- 14 **Новости**
- 17 **Капелька лоска**
Тест-драйв обновленного Suzuki Vitara
- 20 **«Сверните с асфальта, мой король!»**
Тест-драйв Rolls-Royce Cullinan
- 24 **Примерный, но не семьянин**
Тест-драйв нового Hyundai H-1

Автокомпоненты

- 28 **Новости**
- 34 **Диски вместо «барабанов»**
Почему не стоит менять тормозную систему?
- 36 **Гарантия на тормозную систему**
Почему дилеры могут отказать?
- 38 **Изучаем завод компании Zimmermann**
Как производят тормозные диски для премиум-брендов
- 42 **Тест шаровых опор для Ford Focus II**
Delphi, Fenox, CTR, Meyle, Moog и NK
- 48 **От GT до суперкаров**
Тест шин Bridgestone Potenza S007A и Bridgestone Turanza T005
- 51 **Hitachi — единственный поставщик насосов высокого давления для бензиновых двигателей группы Volkswagen**
- 52 **Летние шины**
Обзор новинок 2019 года

Автоаксессуары

- 56 **Новости**

Автоспорт

- 58 **Новости**

Автодосуг

- 60 **Audi Winter Experience 2019**
Узнаем предел возможностей A7 Sportback
- 62 **Небанальная Германия**
Изучаем Бремен, Зинсхайм и Вольфсбург на дизельном Skoda Kodiaq



Сделано в России



ПОАР победитель премии «АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА»

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

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

Skoda Karoq «пропишется»

в Нижнем Новгороде



Сборка кроссовера Skoda Karoq будет налажена на площадке «Группы ГАЗ» в Нижнем Новгороде, где производится модель Kodiaq.

Об этом заявил председатель совета директоров Skoda Auto Бернхардт Майер в кулуарах отчетной пресс-конференции в Млада-Болеславе. Планируется, что производство стартует осенью 2019 года.

Комплектации и цены новинки на российском рынке пока не раскрываются, но станут известны ближе к запуску модели в производство.

Мировая премьера нового кроссовера Skoda Karoq состоялась в 2017 году в Стокгольме. Автомобиль создан на модульной платформе MQB, и с точки зрения дизайна новый Karoq представляет собой уменьшенную копию более крупного Kodiaq.

В Европе кроссовер предлагается с двигателем объемом 1,0 литра (115 л. с.) и 1,5 литра (150 л. с.); оба — с турбонаддувом, непосредственным впрыском топлива, функцией Start-Stop и системой рекуперации энергии при торможении.

Также европейцам доступна машина с турбодизелями мощностью 150 и 190 л. с. Варианты коробок передач — 6-ступенчатая «механика» или 7-ступенчатый «робот» DSG ■

В Красноярске и Москве прошли семинары МК Kashiyama

Компания МК Kashiyama провела в Красноярске и Москве технические семинары, посвященные тормозной системе и продукции бренда в данном сегменте рынка запчастей.

Мероприятия, как сообщает пресс-служба компании, были направлены не только на то, чтобы познакомить их участников с продуктами бренда, но и на расширение их знаний о тормозной системе.

«Этот семинар гораздо более продуктивен, чем любой другой семинар, в котором я когда-либо принимала участие. Знания, полученные здесь, помогают лучше работать с тормозными компонентами», — отметила одна из участниц — сотрудница розничного магазина запчастей.

На осень текущего года МК Kashiyama планирует проведение технических семинаров в целом ряде городов России. Семинары будут состоять из лекционного обучения и практической части.

В их рамках, как заявляют в компании, участники получат более глубокие знания об устройстве тормозной системы, а также о том, как выявить причины проблем с тормозами. Даты, время и места проведения мероприятий будут объявлены дополнительно ■



редактор рубрики
Роман Зубко

Ford «уезжает» из России

Акционеры совместного предприятия Ford Sollers — Ford Motor Company и ПАО «Соллерс» — официально объявили о реструктуризации бизнеса в России.

Ford прекратит продажи и производство легковых автомобилей на территории России и сконцентрируется на сегменте легких коммерческих автомобилей, говорится в сообщении компании. К концу июня 2019 года работа заводов Ford Sollers в Набережных Челнах и Всеволожске, а также завода по производству двигателей в Елабуге будет прекращена.

«Это решение — важный шаг на пути к повышению эффективности и конкурентоспособности бизнеса Ford в интересах всех наших партнеров», — отметил исполнительный вице-президент и глава подразделений Ford Motor Company в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке Стивен Армстронг.

По его словам, новая структура Ford Sollers соответствует стратегии по укреплению лидерства бренда Ford в сегменте коммерческого транспорта на всех европейских рынках. Реализацию легковых автомобилей в России в компании признали убыточной. Производство легких коммерческих автомобилей на предприятии в Елабуге продолжится, а партнерство между компаниями сохранится — ПАО «Соллерс» будет владеть долей в размере 51% в уставном капитале совместного предприятия.

Ford, как отмечается в официальном сообщении компании, сохраняет за собой обязательства по обслуживанию и гарантийному ремонту легковых автомобилей. Кроме того, Ford Motor выделит около 200 млн долларов на выплаты сотрудникам в России и поставщикам из-за закрытия производственных площадок. Всего в результате частичного сворачивания деятельности в России объем средств по специальной статье доналоговых расходов производителя составит от 450 млн до 500 млн долларов ■



Mercedes открыл завод в России

Третьего апреля в Подмоскowie официально стартовало российское производство легковых автомобилей марки Mercedes-Benz. Новое предприятие занимает территорию 85 га в индустриальном парке «Есипово» в Московской области.

Инвестиции в создание предприятия составили 19 млрд рублей; производственная мощность завода составляет 25 тыс. автомобилей в год.

В церемонии открытия предприятия приняли участие президент РФ Владимир Путин, председатель правления Daimler AG и глава подразделения Mercedes-Benz Cars Дитер Цетше, федеральный министр экономики и энергетики Германии Петер Альтмайер, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, губернатор Московской области Андрей Воробьев, а также Маркус Шефер, член правления подразделения Mercedes-Benz Cars, отвечающий за производство и управление цепочкой поставок, генеральный директор АО «Мерседес-Бенц Рус» Ян Мадея и генеральный директор «Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус» Аксель Бензе.

«Мы и в будущем будем поддерживать проекты подобного рода, которые осуществляются как российскими компаниями, так и нашими зарубежными партнерами», — отметил российский президент.

Первым автомобилем немецкой марки, который сошел с конвейера завода, стал седан E-Class. Вслед за ним также будут производиться внедорожники GLE, GLC и GLS. Сборка машин на новом заводе осуществляется по полному циклу (со сваркой, окраской и сборкой кузовов) ■

Brabus будет работать с Great Wall

Китайский автопроизводитель Great Wall Motor и немецкое тюнинг-ателье Brabus подписали рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве. Как сообщает пресс-служба Great Wall, компании совместно займутся разработкой дизайн-концептов, а также двигателей.

Кроме того, договор подразумевает выпуск на рынок лимитированной серии автомобилей марки Wey в «элитной» модификации, подготовленной специалистами Brabus.

Стороны, как говорится в совместном заявлении компаний, «будут взаимодействовать в сфере исследований, разработки технологий и инноваций, изучения возможности глобального сотрудничества, включая омологацию по нормам ЕС, а также оценят перспективы сотрудничества в формате совместных предприятий».

В Great Wall и Brabus сообщают, что результаты партнерства двух компаний широкая публика сможет увидеть уже в нынешнем году. В сентябре, на автосалоне во Франкфурте, Great Wall Motors представит первый автомобиль марки Wey, разработанный совместно с Brabus.

«Сотрудничество с Brabus Automotive не только поможет Great Wall Motor в продвижении идеи „доступной роскоши“ марки Wey, но и позволит концерну сделать еще один серьезный шаг на пути к глобализации других своих брендов, прежде всего Haval, широко представленного в России», — отмечают в руководстве Great Wall ■



Автомобили Porsche поедут в Китай по новому Шелковому пути

Часть автомобилей марки Porsche, предназначенных для рынка Китая, будет доставляться в Поднебесную по железнодорожной магистрали в рамках проекта «Один пояс, один путь».

Начать использование железной дороги для трансконтинентальных поставок автомобилей компания из Цуффенхаузена планирует с апреля 2019 года. Как уточняют в Porsche, доставка машин в Китай по новому Шелковому пути будет быстрее, чем традиционным морским путем, — автомобили смогут приезжать к клиентам на три недели раньше.

До недавнего времени немецкая компания поставляла в Китай около 80 тыс. автомобилей в год. Все они доставлялись в Гуанчжоу, Шанхай или Тяньцзинь морем, по маршруту протяженностью свыше 10 тыс. морских миль (18,5 тыс. км). Время транспортировки от завода до дилерских центров Porsche в Поднебесной по водному пути составляет без малого 50 дней.

С апреля нынешнего года 11% машин немецкой марки будут доставляться в Китай по новой железнодорожной ветке, проходящей по территории Германии, Польши, Белоруссии, России и Казахстана; конечная точка магистрали — мегаполис Чунцин на юго-западе Китая. Часть маршрута проходит вдоль исторического Шелкового пути.

По итогам 2018 года китайский рынок стал крупнейшим в мире для Porsche — доля Поднебесной в общем объеме мировых продаж автомобилей марки составила 31% ■

Daimler и Geely объединились ради smart

Корпорации Daimler AG и Geely Holding Group объявили о создании совместного предприятия для развития бренда smart.

Новое поколение «интеллектуальных» электрических моделей будет производиться на новом заводе в Китае; начало продаж таких машин запланировано на 2022 год.

«Мы рассчитываем на дальнейшее укрепление бренда smart с Geely Holding, который имеет большой опыт в сегменте электромобилей», — заявил председатель совета директоров Daimler AG и глава Mercedes-Benz Cars Дитер Цетше.

По его словам, новоиспеченные бизнес-партнеры планируют совместно разработать новое поколение «интеллектуальных» электрокаров, которые будут сочетать в себе высокое качество и технологичность. Совет директоров нового совместного предприятия будет состоять из шести руководителей, по три с обеих сторон.

В рамках программы развития транспортных средств также планируется расширить портфель продуктов в B-сегменте. До 2022 года Daimler продолжит выпускать автомобили текущего поколения на своем заводе в Хамбахе во Франции и в Ново-Место в Словении ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Цены на бензин в России заморожены до лета

Российское правительство продлило на три месяца соглашение с нефтяными компаниями о «заморозке» цен на автомобильное топливо.

При этом ряд обязательств для «нефтяников» будет скорректирован, заявил курирующий топливно-энергетический комплекс вице-премьер Дмитрий Козак. «На период, пока мы разрабатываем механизм лицензирования экспорта и пока он не вступит в действие, мы решили на один квартал продлить соглашение с нефтяниками о стабилизации цен. Мы можем его уточнить, потому что сегодня, возможно, есть повышенные обязательства», — приводит слова Д. Козака агентство «Интерфакс».

«Окончание действия этих соглашений совпадает с сезоном повышенного спроса на топливо. Поэтому нужно очень аккуратно уточнить эти обязательства по объемам поставок и на биржу, и на внутренний рынок летнего дизеля и бензина», — отметил вице-премьер. Правительство, в свою очередь, по словам Дмитрия Козака, готово снизить требования по темпам увеличения поставок топлива на внутренний рынок.

Как уточняет «Интерфакс», соглашение о стабилизации цен на бензин в России было подписано правительством, вертикально интегрированными нефтяными компаниями и независимыми участниками рынка в ноябре 2018 года. Оно предусматривает, в частности, что темпы роста цен на АЗС с 1 января 2019 года не должны превышать 1,7% (с учетом повышения ставки НДС), а с 1 февраля — прогноз по среднегодовой инфляции ■

«Бизнес на выживание»



Илья Огородников

Огромное лофт-пространство, около 700 участников, 17 докладов от ведущих экспертов сервисной отрасли и производителей автокомпонентов, а также выступление в качестве автоэксперта создателя компании Marussia Motors и автогонщика Николая Фоменко. Так петербургская компания «ЕвроАвто», которая включает в себя многопрофильные СТО, многоформатные магазины запасных частей, авторазборки и онлайн-сервисы, отметила выход в Московский регион.

Главной темой грандиозной конференции стало обсуждение методов и способов организации сервисного бизнеса в нынешних непростых экономических условиях. Большинство докладов было посвящено поиску способов привлечения и удержания клиентов, методам повышения среднего чека и уровня удовлетворенности клиентов и собственников.

Основными докладчиками стали партнеры «ЕвроАвто», а также топ-менеджеры разных подразделений сервисной сети, которые на своем примере рассказали, как можно добиться максимальной эффективности ведения бизнеса



Глава инженерингового центра Smart Павел Клюкин

при минимальных издержках. Недаром девизом мероприятия стало высказывание: «Меньше тратить — больше зарабатывать!»

Само собой, по сложившейся традиции много времени уделялось технологиям на основе искусственного интеллекта, работе

с клиентами через мессенджеры, а также использованию чат-ботов.

Не обошли стороной и такую сферу, как потребительский экстремизм. Эксперт в этой области довольно подробно разобрал типы недобросовестных клиентов и методы взаимодействия с ними.

С интересным докладом выступил глава инженерингового центра Smart Павел Клюкин, который в очередной раз сделал акцент на том, что квалифицированный персонал — основа любого бизнеса, и уж сервисного в первую очередь.

Вторая половина конференции была отдана брендам-производителям компонентов. О своих передовых технологиях, системах диагностики и сервисных решениях рассказали представители Hella Gutman Solution, Federal Mogul и Schaeffler. Особое место

Компания «ЕвроАвто» провела в Москве масштабную конференцию

было отведено эксклюзивным партнерам «ЕвроАвто» — бельгийскому производителю масел Wolf, который представил перечень своей продукции и разыграл среди участников целую бочку масла, а также производителю компонентов тормозной системы Metaco.

По итогам мероприятия каждый гость получил от имени-тех спикеров не только действующее руководство по привлечению и удержанию клиентов, но и ценные призы.



На конференции компания «ЕвроАвто» объявила о планах по открытию 10 новых автоцентров на территории Москвы, складского центра для работы с розничными и оптовыми клиентами, а также о планах по развитию франчайзингового проекта. Общие инвестиции в 2019 году в розничную сеть и логистику составят 800 млн рублей





«Основная цель СТО — зарабатывать деньги!»

Сервисная конференция «Автокон-2019»



Илья Огородников

В середине марта в Петербурге состоялась крупная автосервисная конференция «Автокон», организованная тренинговым центром «Правильный автобизнес» при поддержке профильного издания «Новости автобизнеса». На мероприятии, ориентированном на руководителей СТО, выступили эксперты отрасли, представители крупнейших сервисных сетей и производители компонентов. Журнал «Движок» выслушал спикеров.

Основные темы, поднятые на конференции, были разбиты на четыре основных информационных блока, так называемые «4 П автосервиса»: продвижение, продажи, персонал и процессы. Если обобщить, то суть тематических сообщений сводилась к методам, которые должны помочь СТО с минимальными затратами и максимальной эффективностью привлекать новых клиентов, продавать больше услуг текущим, обучать и мотивировать собственный персонал и в целом правильно выстраивать бизнес-процессы.



Бизнес-тренер и организатор мероприятия Роман Гуляев

Надо сказать, что, несмотря на целостность рынка и общие бизнес-задачи участников, выступления спикеров дали понять, что единого мнения или единой направленной программы действий, которая гарантированно ведет к успеху, ни у кого нет. Каждое СТО на основании собственного опыта, собственных проб и ошибок и собственного видения прокладывает себе путь на рынке.

Бизнес-тренер и организатор мероприятия Роман Гуляев начал с того, что у автосервиса, как и у любой компании, должна быть, в первую очередь, четко сформулированная миссия, то есть сверхзадача, ради которой СТО создается и существует и благодаря которой клиенты должны понимать, почему они обращаются именно к этой компании. У непосредственных участников рынка рассуждения оказались куда более приземленными. А имен-

но — о том, что сегодня на рынке существует огромное количество неразрешенных проблем как внутреннего, так и внешнего происхождения, которые мешают развиваться.

Точку в вопросе о высоких материях поставил один из руководителей центров федеральной сети СТО Fit Service, который откровенно заявил, что основной задачей СТО как коммерческой организации, по его мнению, является зарабатывание денег и получение прибыли, поскольку без этих двух составляющих дальнейшие лирические рассуждения о миссии и заботе о клиенте бессмысленны, так как компания просто прекращает свое существование. Спорить с этим никто не стал.

Структурные и статистические данные по сервисному рынку представил Виктор Кондратьев, региональный менеджер по СНГ

мирового производителя компонентов Sogefi Group. Правда, с цифрами и выводами согласились не все. В частности, г-н Кондратьев привел данные по четырем группам запчастей за четыре года (с 2014-го по 2017-й) — фильтрам, амортизаторам, компонентам тормозной системы и подвески, — которые показывают очевидный рост сегмента «премиум»-компонентов. Причем в группе амортизаторов доля дорогой качественной и имиджевой продукции превосходит половину продаж. Возражение из зала от представителей региональных СТО поступило незамедлительно. Их данные прямо противоположные: клиенты эконо-

мят везде, где можно сэкономить, а потому отделы продаж запчастей фиксируют заметный рост сегмента low-cost, а то и вовсе безымянных производителей с сомнительной репутацией.

Выяснился и еще один нюанс представленной статистики: данные не учитывали корреляции с авторынком, который за указанный период времени двукратно просел по массовому сегменту авто и всего от четверти до трети по премиальным автобрендам. Так что перекос спроса в пользу более дорогих компонентов вполне может быть просто перераспределением структуры автомобильного рынка, а не поведением клиентов, которые, несмотря на падение доходов и покупательской способности, отдают предпочтение дорогим запчастям.

Дискуссионные выводы делаются и на основании данных по среднему чеку, оставленному на СТО в тот же период — с 2014 по 2017 год. Потраченная сумма за четыре года изменилась незначительно — с 17 500 до 19 200 рублей, что должно говорить о стабильной платежеспособности клиентов. На самом деле данные не учитывают инфляцию, в частности из-за огромных колебаний валютного курса. Если говорить проще, в 2014 году среднестатистический покупатель СТО условно мог за указанную сумму поменять все

Принятых моделей развития сервисного рынка на данный момент две: европейская и американская. Для первой характерно обслуживание клиентов, в том числе продажа запчастей, только через СТО, минимум розничных продаж, ограниченное число сервисных форматов. Американская система подразумевает многочисленный «гаражный» сервис, большой розничный сектор и общее многообразие сервисных форматов. До последнего момента многие российские эксперты кивали в сторону европейского пути развития, однако к сегодняшнему дню становится очевидным тот факт, что американская модель подходит нашему рынку куда больше. О том, чтобы найти некий третий путь, который бы в полной мере отражал российские реалии — как бизнеса, так и подхода клиентов — исходя из отечественных условий жизни и работы, никто из игроков рынка и экспертов даже разговора не заводит

четыре амортизатора, а к концу 2017 года — только два, потому что на большее из-за возросших цен ему уже не хватало.

О своеобразном подходе к ведению бизнеса рассказала глава одной из белорусских СТО, базирующейся в Минске и специализирующейся исключительно на замене стекол. Удержание дисциплины путем наведения на механиков платков за проступки, обязательный развоз алкоголя и мягких игрушек в виде подарков ключевым партнерам и завышение цен для рядовых клиентов благодаря контракту на обслуживание машин ад-



министрации президента Лукашенко. Применяемость такой стратегии развития бизнеса СТО в России, мягко говоря, неоднозначная, но оригинальность подхода точно можно взять на вооружение.

Очень большее внимание на «Автоконе» уделялось онлайн-развитию отрасли. О том, что соцсети сегодня — далеко не развлечение, а область привлечения реальных клиентов, рассказал представитель виртуальной площадки Drive2. Эксперт подробно объяснил участникам конференции, как необходимо вести страницы в соцсетях, чтобы контент привлекал внимание не только к каналу, но и непосредственно к СТО, а также партнерским программам, например к тем или иным брендам запчастей. С этого также можно получать как прибыль, так и лояльность.

Несмотря на то что большая часть присутствующих ведет странички в соцсетях и блогах, многие признались, что особой эффективности эта деятельность не дает. Дискуссия на эту тему довольно быстро выявила причину. По словам представителя Drive2, деятельность в социальных сетях — это такая же работа, требующая как минимум двух штатных сотрудников, пусть и на неполную ставку, которые будут погружены

в эту работу с головой, а также выделение бюджета на продвижение компании в Сети. Кто из представителей СТО готов на такие траты, осталось неизвестным.

Каков итог?

В целом можно сказать, что мир постгарантийного обслуживания и рынка независимых сервисов настолько разнороден, что найти универсальное средство развития для всех просто невозможно. «Если кто-то думает, что есть волшебная таблетка, после принятия которой в бизнесе все налаживается, то вынужден вас разочаровать, — признается бизнес-тренер Роман Гуляев, — развитие СТО состоит из массы этапов и факторов, которые необходимо выделить, структурировать и работать по каждому из них. Благодаря таким встречам мы можем многому научиться друг у друга, поделившись бесценным опытом, причем как позитивным, так и негативным, чтобы принять на заметку одно и исключить из практики другое».



Nord YADA

НАДЕЖНЫЙ КРЕПЁЖ И ИНСТРУМЕНТ

www.nord-yada.ru

Рожковый ключ



Рожково-накидной ключ



Ключи комбинированные в наборе



Хомут трубный



Хомут проволочный



Хомут силовой



Хомут червячный



Хомут червячный с ключом



Вороток



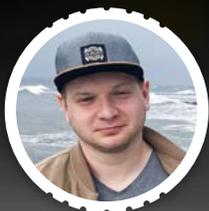
Головка торцевая





NGK запускает
новую линейку
датчиков

Опираясь на репутацию



Вадим Аскарлов

История компании NGK началась еще в XX веке. Более 80 лет назад бренд начал свое существование и по сию пору считается одним из ведущих производителей свечей зажигания. Несмотря на огромные усилия, которые компания тратит на совершенствование свечей, она также не забывает и о других видах продукции. Запчасти NGK, не относящиеся к категории свечей, на сегодняшний день составляют 13% в портфеле бренда. Каждый год компания стремится представлять продукты новых категорий, в частности в прошлом году была запущена линейка расходомеров. Журнал «Движок» посетил презентацию самой «свежей» линейки компании — датчиков частоты вращения и положения распредвалов и коленвалов — и узнал, как NGK планирует развивать новые сегменты своей продукции.



Компания NGK была основана в 1936 году. Сейчас в ее составе 41 подразделение, 24 завода по всему миру и пять технических центров, которые расположены на всех континентах. В штате трудится более 14,5 тыс. сотрудников. Сохраняя свои позиции в числе мировых лидеров в производстве деталей систем зажигания, NGK активно развивает сегмент автомобильной электроники, в частности различных сенсоров. Первым шагом стал запуск линейки кислородных датчиков. С началом покорения новых для нее сегментов рынка компания создала два отдельных бренда: NGK и NTK.

NGK переводится как «Японская компания изоляторов». Под этим брендом предлагаются все компоненты, связанные с системами зажигания. К продукции NTK относится все, что связано с электроникой двигателя: кислородные датчики, датчики температур выхлопных газов, датчики расхода воздуха и давления в коллекторе. Датчики, которые компания буквально только что выпустила на рынок, относятся как раз к бренду NTK. В целом же продукция бренда представлена в четырех сегментах рынка: автотехника, мототехника, водные моторы и малые двигатели (для триммеров, бензопил и т. д.).

На данный момент NGK — более узнаваемый бренд. Помимо производителей автомобилей, продукции NGK доверяют множество автоспортивных организаций мирового уровня. К примеру, на болидах команды Scuderia Ferrari используются только свечи марки NGK. Они также применяются в автомобилях категории WRC, мотоциклах класса Superbike, а в серии Moto GP все команды выбирают исключительно свечи NGK.

Однако системы зажигания — далеко не все, на чем концентрируется компания. В NGK уже сейчас задумываются на том, какие категории автокомпонентов окажутся востребованными через 10–15 лет. В частности, как сообщал ранее «Движок», в NGK Spark Plug Co планируют сфокусироваться на разработке и производстве аккумуляторных батарей нового поколения. Новая продуктовая линейка — один из тех шагов, которые в NGK считают необходи-



мым предпринять для будущего успешного развития компании.

Самый новый продукт NTK, представленный в России, — датчик частоты вращения и положения валов двигателя. Данные детали обеспечивают максимальную синхронизацию валов с системой, которая обеспечивает

чекки к любому автомобилю;

2) качество, которое соответствует японскому лозунгу «Производство со стремлением к совершенству». В датчиках используются новые технологии, обеспечивающие, как заявляет производитель, увеличенный срок службы даже по сравнению с ори-



впрыск топлива и зажигания. Они передают на блок управления мотора информацию о скорости вращения и положении коленвала и распредвала.

В компании уверены, что новая продуктовая линейка станет успешной; среди главных составляющих успеха в NGK называют:

1) 567 артикулов и 88% покрытия рынка. Основная задача компании — создать у каждого потребителя представление о том, что в ассортименте бренда можно найти подходящий датчик практи-

NGK NTK
SPARK PLUGS TECHNICAL CERAMICS
LLC NGK SPARK PLUGS (EURASIA)

гинальными запчастями;

3) датчики реализуются в «умной» упаковке с новым дизайном. На двух ее сторонах расположена информационная наклейка, что позволяет размещать коробку любой стороной на складе и на витрине. Каждый символ, нанесенный на упаковку, несет свою смысловую нагрузку: к примеру, последние три знака — порядковый номер датчика в ассортименте.

Кроме того, успешность новой линейки датчиков будет опираться на уже заработанную репутацию других продуктовых линеек. Только в прошлом году NGK отгрузил АвтоВАЗу 70 тыс. кислородных датчиков. Сенсоры NTK поставляются как оригинальные запчасти для многих автопроизводителей. Если доля свечей зажигания NGK в мировых конвейерных поставках составляет 47%, то доля кислородных датчиков NTK ненамного меньше: 37%.

Новая линейка датчиков уже поступила на рынок и попала к дистрибьюторам. По традиции вначале дистрибьютор получает максимально льготные условия, чтобы закупить достаточное количество деталей для склада. Уже сейчас, по данным производителя, первые объемы заказов достигают тысячи экземпляров.



Nissan оценил в рублях обновленный Qashqai

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Российские дилеры компании Nissan начали принимать заказы на рестайлинговую версию популярного кроссовера Qashqai.

Стартовая цена новинки составляет немалые 1 290 000 рублей. За эту сумму клиент получит переднеприводный кроссовер с турбомотором 1.2 DIG-T мощностью 115 л. с., работающий с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Доплата за вариатор составляет 61 000 рублей.

Радует, однако, что в базовой комплектации XE новый Qashqai весьма неплохо оснащен. Покупатели найдут в машине кондиционер, магнитолу с Bluetooth, подогрев сидений и лобового стекла, а также круиз-контроль.

Всего для нового Qashqai будет доступно семь модификаций. Минимальная стоимость кроссовера с 2,0-литровым «атмосферником» мощностью 144 л. с. составит 1 423 000 рублей. Полноприводный Qashqai 2.0 с вариатором будет стоить не менее 1 576 000 рублей.

За самый дорогой «Кашкай» — в исполнении LE Top с мотором 2,0 литра, полным приводом и вариатором — придется выложить не менее 1 970 000 рублей. В этой версии автомобиль получит все возможные опции, включая панорамную стеклянную крышу, а также новые 19-дюймовые колесные диски.

Затраты на покупку нового Nissan Qashqai можно снизить, воспользовавшись фирменными программами утилизации и трейд-ин, — выгода для покупателя составит 90 000 рублей ■

Renault Duster получил новую спецверсию

Компания «Renault Россия» объявила о начале продаж кроссовера Duster в новой лимитированной серии Adventure. «Приключенческий» кроссовер уже доступен во всех дилерских центрах Renault в нашей стране.

От стандартного автомобиля новый Duster Adventure отличается рядом элементов внешней и внутренней отделки, призванных подчеркнуть «внедорожный» характер популярной модели. В частности, кроссовер получил пластиковые расширители колесных арок и массивные защитные молдинги на боковинах кузова.

Сам кузов окрашивается в новый эксклюзивный темно-серый цвет с эффектом «металлик»; задние стекла автомобиля тонированы. Кроме того, новый Duster Adventure оснащается новыми полностью черными легкосплавными колесными дисками посадочным диаметром 16 дюймов. На задние стойки кузова автомобиля, а также на хромированную накладку на заднем бампере нанесены логотипы новой спецверсии.

В салоне нового Duster Adventure появились сиденья с комбинированной отделкой и особой контрастной прострочкой, на спинках кресел размещены логотипы лимитированной серии. Duster Adventure получил также новую аудиосистему Radio Connect. В качестве опции можно заказать мультимедийную систему MediaNav 4.0 с поддержкой AndroidAuto и Apple CarPlay.

Новый Renault Duster Adventure оснащается бензиновыми или дизельным двигателем с механической или автоматической коробкой передач. Привод — исключительно полный. Стартовая цена новинки в России — 1 032 990 рублей ■



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

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



Mazda обновила кроссовер CX-9



Российское представительство компании Mazda объявило о начале продаж рестайлинговой версии кроссовера CX-9.

Обновление коснулось главным образом интерьера CX-9. Кроме того, расширилась гамма доступных в России комплектаций кроссовера.

В частности, новый CX-9 получил новое базовое исполнение Active (с сиденьями, обшитыми тканью) стоимостью от 2 795 000 рублей и топовую версию Executive (от 3 357 000 рублей). Последняя, как ожидают в «Мазде», должна стать самой популярной версией CX-9 в нашей стране.

Рестайлинговый CX-9 получил также частично цифровую приборную панель (в центре — «рисованный» на 7-дюймовом дисплее спидометр, по бокам — традиционные шкалы), систему вентиляции передних кресел и безрамочное салонное зеркало.

Центральный тоннель, передняя и дверные панели автомобиля отделаны кожей Nappa и натуральным японским ясенем; в списке опций появилась функция CarPlay & Android Auto (впервые на автомобилях Mazda в России).

В руководстве российского представительства Mazda рассчитывают, что обновление поможет «Цэ-Икс-девятиому» стать более успешным в сегменте больших кроссоверов рынка SUV в РФ ■

Porsche превратил новый Cayenne в купе

Компания Porsche официально представила внедорожник Cayenne третьего поколения в версии Coupé.

Как сообщает пресс-служба компании из Цуффенхаузена, новый Cayenne Coupé отличают особая форма задней части кузова с покатыми задними стойками, адаптивный задний спойлер, отформованный под двух сидений задний «диван», а также два варианта крыши. Базовый внедорожник оснащается панорамным стеклянным верхом, в качестве опции можно заказать карбоновую крышу.

Адаптивный задний спойлер на новом Cayenne Coupé выдвигается при скорости свыше 90 км/ч на 135 мм и повышает прижимную силу, действующую на заднюю ось. Расход топлива при этом, как заявляет производитель, снижается.

Салон нового Cayenne Coupé рассчитан на четырех пассажиров; передние сиденья в базовой версии автомобиля — спортивные, с интегрированными подголовниками и электрорегулировкой в восемь направлений. Сзади на базовый внедорожник устанавливается пара отдельных сидений, в качестве бесплатной опции доступен стандартный «диван», подобный тому, что и в «обычном» Cayenne.

На первых порах купеобразный Cayenne будет оснащаться двумя турбированными двигателями. Базовым станет мотор 3.0 V6, развивающий мощность 340 л. с. и максимальный крутящий момент 450 Нм. Cayenne Turbo Coupé будет комплектоваться 4,0-литровым V8 с двойным турбонаддувом, выдающим 550 л. с. и 770 Нм.

Заказы на новый Porsche Cayenne Coupé уже принимаются, в России автомобиль стоит от 5 877 000 рублей за шестичилиндровую версию и от 11 013 000 рублей — за восьмицилиндровый Cayenne Turbo Coupé. В салонах российских дилеров первые «живые» машины появятся в конце мая ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Hyundai анонсировал новый кроссовер

Компания Hyundai опубликовала официальный тизер модели Venue — нового кроссовера марки, премьеры которого должна состояться нынешней весной.

Новый Hyundai Venue, как сообщает пресс-служба корейского автопроизводителя, будет ориентирован на «деловых людей, ведущих активный образ жизни».

Название автомобиля переводится как место, где человеку хочется быть, пока он едет к конечной точке своего путешествия. Корейцы таким образом продолжили фирменную традицию именовать кроссоверы в честь городов или особых мест в мире.

Каких-либо подробностей о технической начинке нового Venue компания пока не разглашает.

В ряде зарубежных СМИ сообщается, что новый кроссовер окажется субкомпактной моделью и займет в фирменной линейке позицию ступенью ниже популярного Hyundai Creta. Станет ли новый Venue доступен в России, компания также пока не уточняет ■



ОБНОВЛЕННЫЙ Suzuki Vitara



Японский бренд Suzuki в России находится в тени своих земляков-соперников: около шести тысяч проданных авто в год теряются на фоне сотысячных тиражей «Тойоты» или «Ниссана». Однако маленькой японской фирме этого хватает, чтобы держать скромную дилерскую сеть со скромной прибылью и даже регулярно делать скромное обновление модельного ряда. На этот раз модернизации подвергся бестселлер марки — Vitara. Оцениваем, насколько кроссовер похорошел.



Капелька лоска



Илья Огородников

Vitara — безоговорочный лидер маленького модельного ряда Suzuki, состоящего всего из трех машин. Угловатый, но симпатичный и стильный кроссовер обходит по продажам своего более классического «напарника» SX4 в три раза. А легендарный внедорожник

события — собственно, презентации обновленной «Витары».

Оно и понятно. Если Jimny абсолютно новый и необычайно интересен как внешне, так и внутренне, то обновленные Vitara — это своеобразная работа над пожеланиями клиентов, причем настолько точечная, что только истинные поклонники модели отличат две стоящие рядом версии — старую и новую.

Изменения во внешности коснулись обновления формы бамперов, декоративных окантовок, рисунков дисков, цветовой гаммы и решетки радиатора, которая получила вертикальные хромированные ламели. Оптика стала диодной.

Особо внимательные могут заметить в бампере под номером черную квадратную площадку, которая намекает о наличии радаров систем активной безопасности. Опция действительно доступна, но, увы, только на европейском рынке, где без нее продавать новые машины больше нельзя.

Правда, все вышеперечисленное касается только топовой комплектации GLX, средняя версия



с внешностью плюшевого медвежонка Jimny находит ежегодно еще около 500 фанатов. Кстати, информация о скором появлении в России нового поколения сверхкомпактного внедорожника Suzuki затмила даже рассказ о главном

GL+ части обновлений не получит, а в базовой из очевидных новшеств останутся разве что задние диодные фонари.

По той же схеме наполнения произошли изменения и в салоне. Максимальное их количество увидят только покупатели самой дорогой версии. Им предложат новую центральную консоль из мягкого пластика с более стильным оформлением фирменных часиков и обновленный щиток приборов с цветным анимированным дисплеем. Доработали штатную мультимедиа-систему.



тимедийную станцию, передним сиденьям добавили подлокотник, а также сделали более нарядной и одновременно практичной комбинированную отделку сидений.

Если говорить о «живых» впечатлениях, то машина стала во всех отношениях наряднее как снаружи, так и внутри и более приятной на ощупь в салоне. То есть в обновленном виде, нарядном цвете и топовой комплектации Vitara куда очевиднее оправдывает свою цену. А вот мимо базовой комплектации в каком-нибудь сером или черном окрасе можно пройти и не заметить.

Что касается интерьерного комфорта, то Suzuki по-прежнему обитель простоты, наглядности и удобства. На «Витаре» последний раз я ездил в 2015 году, но на водительское кресло сажусь так, как будто машина была в моем пользовании всегда: настолько все на своих местах. При росте 180 см в салоне удобно и спереди, и сзади. Если пассажир выше — на заднем «диване» ему будет тесновато.

Технических изменений не произошло. Suzuki Vitara, как и раньше, оснащается атмосферным двигателем 1.6 (117 л. с.), который может быть как с передним, так и с полным приводом, как с механической, так и с автоматической коробкой передач. На вершине



гаммы — турбодвигатель 1.4 (140 л. с.), который бывает только с «автоматом», но опять же с возможностью выбора типа привода.

Главное достоинство базового двигателя — абсолютная предсказуемость и хорошее взаимодействие с «автоматом». Vitara без изысков, но легко бежит в городе и по трассе, подхватывая во второй половине тахометра.

Турбодвигатель, конечно, куда веселее: 220 Нм тяги доступны уже с 1500 оборотов, а потому в диапазоне средних скоростей на «Витаре» можно откровенно похулиганить, тем более что «живые» реакции на повороты руля этому помогают. Жаль, сам усилитель руля чересчур рьяно исполняет свою работу, делая баранку легче необходимого.

Ожидается отлично отработывала подвеска. Честно признаться, организаторы тест-драйва слегка переборщили с заданием на проверку ее способностей, загнав автомобили на реально внедорожную трассу, которую предстояло пройти на скорость! Через пару часов трасса представляла собой настоящий танковый полигон, куда сунется не каждый владелец Land

Стоимость протестированного автомобиля

Suzuki Vitara
1 709 000 ₺

Cruiser. И вот по этому «на все деньги» шпарили на время кроссоверы Suzuki.

К чести Vitara, подвеска глотала огромные ухабы до последнего, пока машина чуть ли не по капот исчезала в враге. Только разнородные дуплеты канав, идущие подряд, могли выбить стойки из равновесия.

Что же касается работы полного привода, то отныне он будет разделен на несколько уровней, в зависимости от модели. Например, SX4 достанется трансмиссия 4x4, которая работает полностью автоматически, а на Vitara появится возможность вручную включать разные режимы движения. Последние — не фикция: в зависимости от условий Vitara реально по-разному ведет себя на тех или иных поверхностях.

Но переоценивать внедорожные способности кроссовера, конечно, не стоит. «Сузуки» немного не хватает геометрии и просвета 185 мм, кроме того, не очень корректно работает система спуска с горы. Большую часть внедорожных препятствий машина уверенно преодолевает ходом и на шипованных покрышках.



Каков итог?

Главное достоинство Suzuki Vitara — отличная сбалансированность всех возможностей и функций. Кроссовер не предлагает ничего сверхъестественного, но честно и качественно обраба-



Обновленный Suzuki Vitara подорожал на 60 000 рублей. Базовая «атмосферная» версия с «механикой» и передним приводом отныне стоит 1 179 000 рублей. Топовая комплектация с турбомотором больше не отмечается спортивным индексом S: 10,2 секунды до «сотни» — не самые гоночные цифры

тывает каждое свое умение. Это машина, которую можно купить с закрытыми глазами и ни разу не пожалеть о своем выборе. Недавно у японской марки до трети клиентов — возвратные, то есть они меняют Suzuki на новый Suzuki.

Текущее обновление, главным образом, придало машине лоска, поскольку многих потенциальных покупателей отпугивала некоторая визуальная аскетичность и простота интерьера. Правда, главный камень преткновения видится не в этом, а в отсутствии локализации и, как следствие, привлекательных российских цен.

Тут, увы, скромные объемы продаж не дают возможности японцам думать о собственном заводе, потому Suzuki надеется именно на лояльных клиентов, которым придется по душе обновленный нарядный антураж и достойные возможности.





BLITZ

BRAKE SYSTEMS

МОЛНИЕНОСНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ

ЭЛЕМЕНТЫ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ BLITZ

BLITZBRAKE.DE



ХАРАКТЕРИСТИКИ	Suzuki Vitara 1.6 AT	Suzuki Vitara 1.4T AT
Технические характеристики		
Длина x ширина x высота, мм	4175x1775x1610	4175x1775x1610
Снаряженная масса, кг	1185	1235
Объем багажника, л	375	375
Клиренс, мм	185	185
Двигатель		
Тип	Бензиновый, R4	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1586	1373
Мощность, л. с. при об/мин	117/6000	140/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	151/4400	220/1500
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Полный	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	13	10,2
Максимальная скорость, км/ч	180	200
Средний расход топлива, л	6,3	6,2

ОЦЕНКИ	Suzuki Vitara	
ИНТЕРЬЕР	7,57	Салон Suzuki может подкупить, главным образом, удобством. Простенький интерьер немного улучшили новыми материалами и украшениями, но доступны они в основном только для топ-версий.
Обзор	9	
Эргономика	9	
Качество материалов	7	
Простор	7	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,6	Интересный в поведении автомобиль, особенно с турбомотором, который, впрочем, в первую очередь создан для размеренной езды по нечищеному городу.
Динамика	8	
Управляемость	7	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	6	
КОМФОРТ	7,33	Очень хорошая борьба с нашими кривыми дорогами дополняется средней шумоизоляцией и не очень разнообразным оснащением.
Акустический	7	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,5	

 Особый фрикционный материал "low metallic" для эффективного торможения в серии HIGH PERFORMANCE

 Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации

 Безопасность за счет соответствия Европейским нормам качества (ECE-R90)

 Максимальный комфорт за счёт применения резинометаллической пластины «Антискрип»



CARBERRY.

Performance for value



Илья Огородников

Rolls-Royce Cullinan

Многие девочки в детстве мечтают стать принцессами, чтобы жить в сказочном мире, полном красоты и приключений. А вот у мальчиков королевские фантазии обычно возникают нечасто. Превратность судьбы заключается в том, что представителям именно мужской половины человечества несравнимо чаще удается окружить себя королевским богатством и уже следом воплотить мечту кого-то из девочек. Остается только подобрать соответствующую карету, на которой можно вместе отправиться на поиск сказочных приключений... Знакомьтесь, Ваше Величество: король класса SUV и самый дорогой вседорожник на планете Земля — Rolls-Royce Cullinan!

«Сверните
с асфальта, мой
король!»»

ТЕСТ
ДРАЙВ





Rolls-Royce Cullinan назван в честь самого большого алмаза, найденного в Южной Африке в начале XX века. Драгоценный камень оказался настолько большим, что огранить его не представлялось возможным. В итоге алмаз раскололи, сделал из него несколько бриллиантов. Два самых крупных из них сегодня инкрустировано в корону и державу британской королевы



и 2164 мм в ширину. Тот случай, когда богиня Ника на капоте вынуждена обрабатывать свое величественное предназначение, раздвигая городской поток машин, чтобы король внедорожников мог спокойно проехать.

Первая впечатляющая «фишка» Rolls-Royce даже не в помпезном убранстве, которое ожидаешь увидеть в такой машине, — это система автоматического закрытия массивных дверей. Нажатие кнопки — и невидимый электро-механический консерж услужливо и мягко захлопывает за тобой створку.

Внутри, само собой, все укутано в высочайшего качества материа-

А ведь я обещал сюда вернуться. Два с половиной года назад магический мир Rolls-Royce поглотил меня, заставив поверить в существование автомобильного волшебства, когда, казалось бы, удивляться больше ничему уже не придется. И — вот оно: знакомое волнующее чувство предвкушения чего-то необычного снова охватывает меня у заветного входа в самом сердце Петербурга.

Более четырех лет понадобилось британцам, чтобы создать автомобиль, который должен стать высшим достижением класса внедорожников. Оставаясь неизменным Rolls-Royce внешне, машина должна была сотворить почти невозможное — совместить королевский уровень комфорта и роскоши с возможностью покорять бездорожье.

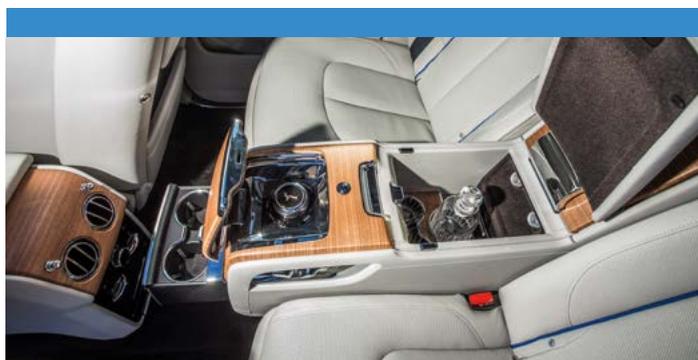
И вот сегодня мне оказана честь одним из первых в России

оценить результат творения самой фешенебельной автомобильной марки мира: в Петербург прибыл премьерный экземпляр Rolls-Royce Cullinan.

Монументальный, с капотом почти по грудь взрослому человеку, Cullinan меня с ходу не признает: Rolls-Royce не приседает в посадочный режим, чтобы мне было легче оказаться за его рулем. Не претендую, Ваше Вели-

чество, просто расскажи, как тебе на морозных просторах Северной столицы?

Тесновато, это точно. По габаритам у Cullinan почти нет конкурентов: 5341 мм в длину



← Пассажирам положены целых два бара: с охлаждением и без. В каждом — графин и бокалы с вензелями Rolls-Royce





лы разных фактур, которые в первые минуты непрерывно хочется трогать: настолько приятны эти прикосновения. Даже коврики — из натуральной овечьей шерсти. Разумеется, помимо штатных вариантов отделки заказать можно любые цвета и материалы, которые только можно придумать, а дополнить интерьер — инкрустацией.

Особый шарм в том, что, несмотря на обилие современных электронных систем, жидкокристаллическую приборную панель

и достижения цифровой эры, британцы хранят традиции: массивные металлические окантовки, тумблеры и задвижки почти такие же, как 30, 40 или 50 лет назад. Даже климат-контроль все так же регулируется ретро-колесиками, а окна закрываются не привычными сетками, а настоящими шторками blackout.

Хотя Cullinan позиционируется как автомобиль для водителя, в любой момент хозяин жизни может

пересесть назад, где в его распоряжении окажется два персональных трона — для него и его спутницы.

Интересно, что сиденья по-лимузинному утоплены вглубь салона на уровень задних окон, причем от багажника пассажирский отсек отделен перегородкой со стеклом, так что открытие пятой двери никак не влияет на микроклимат в салоне.

Здесь электропривод подведен ко всему, что видят глаза. Отдельный механизм откидывает

деревянные столики, отдельный — управляет наклоном сенсорных мониторов. Кроме того, у пассажиров в подлокотнике — пульт управления всеми вспомогательными системами машины.

Еще одно ностальгическое чувство может посетить только за рулем Rolls-Royce — его вызывает невероятная плавность хода с ощущением происходящего в режиме замедленного времени. Сами создатели называют это «волшебным ковром», когда при любом качестве дороги обитатели Cullinan чувствуют, что едут как по перине.

Rolls-Royce по дороге неизменно плывет, и другого поведения

Традиционные полноразмерные зонтики спрятаны в задних дверях, открывающихся, конечно, против хода. Без того и другого «Роллс-Ройс» представить уже невозможно

от него никогда не захочется. Из-за этого проверять возможности могучего двигателя V12 более чем «достаточной» мощности 571 л. с. нет никакого желания. Фантастические цифры для 2,6-тонного исполина в виде 5,2 секунды до «сотни» не имеют никакого значения, когда направляешь на курс бескрайней длины капот, проверяя в зеркалах, подтянулась ли корма.

Что же касается внедорожных способностей, то заочно Cullinan обладает достойным арсеналом. В первую очередь это постоянный полный привод с акцентом на заднюю ось, правда, без жестких блокировок. Имитация последних отдана на откуп сверхпродвинутой электронике: в лобовом стекле вседорожника стоит радар, сканирующий дорогу перед машиной и подстраивающий характеристики подвески, двигателя и, конечно, полного привода.

Для особых случаев перевести Cullinan в режим повышенной готовности можно и заранее кнопкой Off-Road, а также поднять кузов в предельный режим — с действительно джиперским клиренсом 240 мм.

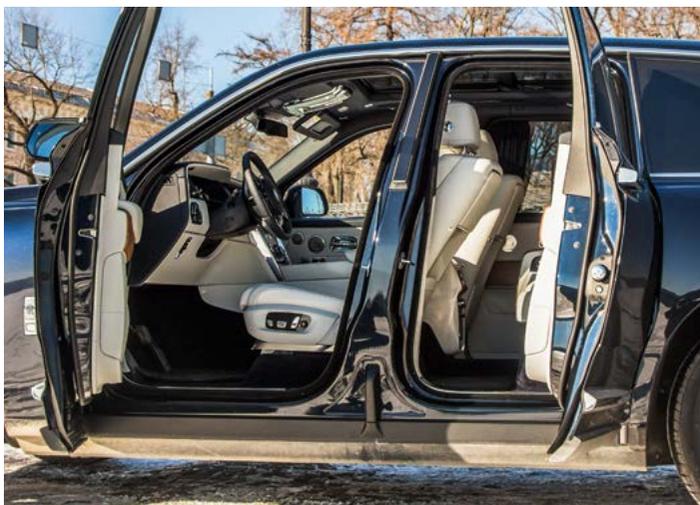
Как все это работает в реальности? Увы, пока для нас останется загадкой. Покидать Петербург Cullinan не захотел — на этот день у короля вседорожников было запланировано слишком много встреч, чтобы уделять все внимание мне одному. Ничего, раз наша встреча состоялась во второй раз, значит, мы обязательно встретимся вновь, чтобы на этот раз я смог показать «Роллс-Ройсу» бескрайние просторы нашей Родины...



Редакция журнала «Движок» благодарит центр «Роллс-Ройс. Санкт-Петербург» за предоставленный автомобиль.



Cullinan - первый автомобиль Rolls-Royce, где можно заказать панорамную стеклянную крышу с люком. Правда тогда придется отказаться от фирменной «фишки» бренда - «звездного неба»



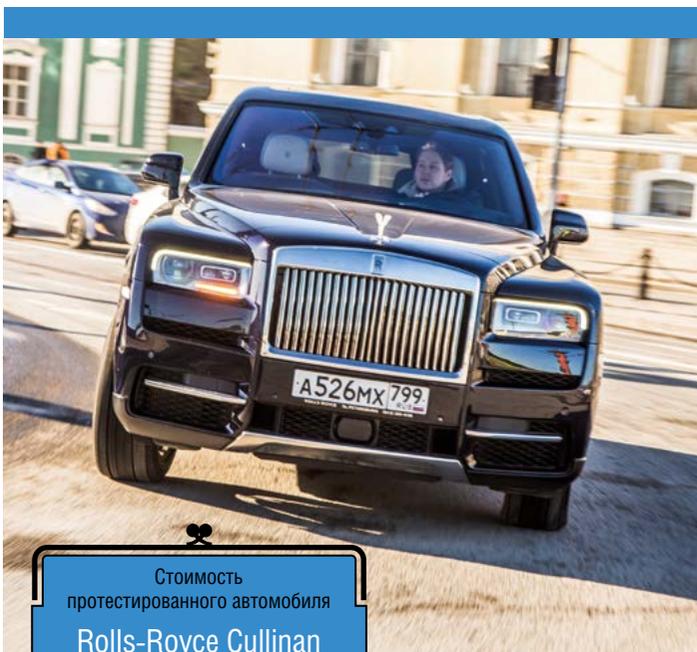
Тормозные колодки Hella Pagid Break Systems



^ Бархатный багажник Rolls-Royce Cullinan — это 560 литров объема для поклажи. Обе створки управляются электроприводом, а за доплату можно даже заказать походные креслица для пикников

ХАРАКТЕРИСТИКИ Rolls-Royce Cullinan

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5341x2164x1835
Снаряженная масса, кг	2660
Объем багажника, л	560
Клиренс, мм	190–240
Двигатель	
Тип	V12, турбобензиновый
Объем, куб. см	6749
Мощность, л. с. при об/мин	571/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	850/1600
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	15



Стоимость протестированного автомобиля
Rolls-Royce Cullinan
35 000 000 ₺



Тормозные системы Hella Pagid Break Systems

- Максимальная безопасность на дороге
- Широкий ассортимент
- Технический сервис
- Качество конвейерного поставщика



cat.hella.com
www.hella-russia.ru
rus@hella.com



Роман Зубко

Обозреватель «Движка» дважды проехал на обновленном Hyundai H-1 по маршруту Радищева, столько же раз попал в эпицентр обильного снегопада, попутно отшлифовал навыки зимнего вождения на заднем приводе и в конце концов задался вопросом: кому и зачем нужен пятиметровый микроавтобус с непрактичным салоном и «боевыми» ездовыми настройками?..

Кто покупает в России пассажирские вэны наподобие H-1? С корпоративными автопарками все ясно, но чем руководствуются «частники»? Наиболее логично предположение, что подобные модели приобретаются как основной транспорт для большой семьи. Ибо именно микроавтобус, приняв на борт семерых-восьмерых седоков, позволит еще и их поклажу в багажник загрузить. В случае с большинством формально семиместных легковушек и кроссоверов получится либо одно, либо другое.

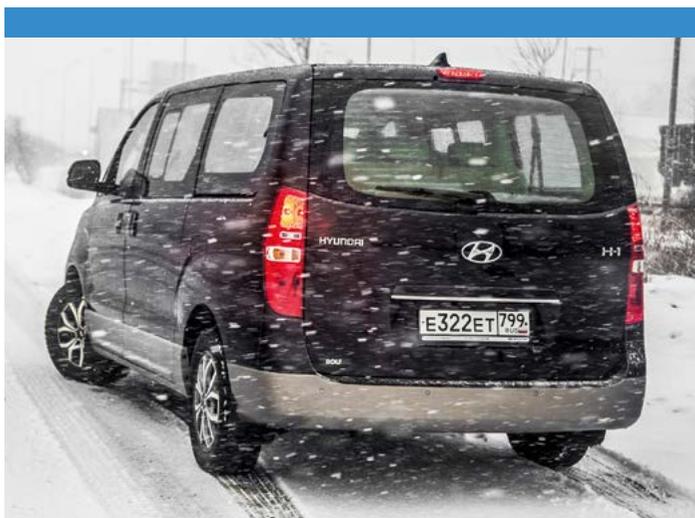
Поначалу новый H-1 показался весьма достойным кандидатом на указанную роль. Устроившись во в меру мягком кожаном кресле и выехав из пресс-парка Hyundai

НОВЫЙ Hyundai H-1

Примерный,
но не семьянин

в Москве, я буквально за пару кварталов привык к ездовым повадкам микроавтобуса Hyundai и покидал столицу в весьма благостном расположении духа, которое не омрачили даже традиционные пробки на Ленинградском шоссе. Автомобиль казался удобным, комфортным, не по-автобусному динамичным и маневренным.

Вопросы к H-1 начались позже, после того как я провел за рулем первые два-три часа пути до Се-



верной столицы. Первым делом выяснилось, что у корейского вэна не все гладко с эргономикой.

Во-первых, диапазон продольной регулировки водительского кресла оказался недостаточным: мне с моим ростом 193 см хотелось отъехать чуть дальше, чем позволял автомобиль. Зато на втором ряду за счет этого — в буквальном смысле полно места: «сам за собой» я смог сесть, закинув ногу на ногу. А размещение рычага коробки передач не на полу, а на специальном «пьедестале» центральной консоли позволило выгадать солидный запас дополнительного пространства в салоне: между рычагом «ручника» и пассажирским креслом поместится солидных размеров сумка или рюкзак, кроме того, в любой момент можно легко перебраться из-за руля на пассажирское сиденье или на задний «диван».

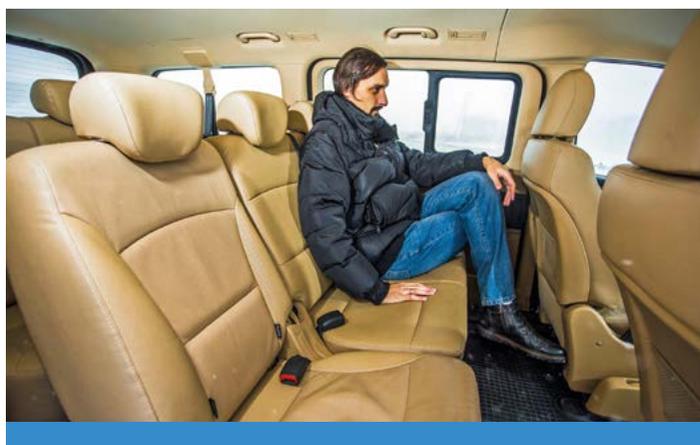
Во-вторых, нелогично организован блок управления микроклиматом. Мало того, что климат-контроль — единый для водителя и переднего пассажира (вторая зона его действия — задняя часть салона), так еще и большими вращающимися рукоятками выставляется не желаемая температура, а скорость работы вентилятора. Регулировкой же температуры заведуют двухпозиционные клавиши с водительской и пассажирской стороны центральной консоли — лично я регулярно об этом забывал и, вместо того чтобы «сделать теплее», увеличивал скорость обдува.

Зато ездовые свойства корейского вэна — на зависть иным легковушкам! Дизель 2.5 CRDi мощностью 170 л. с. с готовностью откликается на действия акселератором, уверенно разгоняет машину и с места, и с хода — из современного динамичного потока H-1 не выпадает. И под ногой всегда, вне зависимости от того, загружен автомобиль или пуст, остается достаточный запас тяги.

Кроме того, этот мотор экономичен: на 670-километровый пробег от южного пригорода Петербурга до Москвы у меня ушло 56 литров солярки (с учетом пробок на Ленинградке на въезде в столицу и на МКАД), или 8,35 литра на 100 км.



Обновленная мультимедийная система H-1 современностью все равно не блещет. Есть вопросы к управлению климатом - путавшь шайбы и кнопки регулировок.



Интересно было бы прокатиться на автомобиле с тем же дизелем и механической коробкой передач, но не получится: с «механикой» агрегируется исключительно 136-сильная версия мотора 2.5 CRDi. В «старшей» модификации двигатель работает

исключительно с 6-ступенчатым «автоматом». Коробка эта — не образец расторопности, но с таким мотором даже это не влияет на ощущение динамики.

Под стать заводному мотору и другие ездовые свойства. Электронная система стабилиза-

ции ESC настроена по-боевому: дает колесам скользить как в продольном, так и в поперечном направлении. А поскользить (зимой-то — на фрикционной резине да на заднем приводе!) H-1 горазд: чуть раньше и активнее добавишь газу на выходе из заснеженного поворота — и автомобиль тут же выставляется боком! Но стоит только сделать корректирующее движение рулем, как электроника помогает водителю восстановить статус-кво. Причем именно помогает, плавно и деликатно гася скольжение, а не панически одергивая автомобиль.

Для искушенного водителя такая настройка системы стабилизации — в кайф, а вот для человека неподготовленного

подобное поведение большой и тяжелой машины может оказаться неприятным сюрпризом. Так что оценку H-1 за управляемость мы вынуждены снизить. Тем более что пятиметровый микроавтобус — не тот автомобиль, который покупают любители подрифтить в зимний период...

Жаль, рулевое управление на H-1 настроено не столь изысканно, как ESC: усилие на руле есть, но на проверку оно оказывается фоновым и мало изменяется в зависимости от степени загрузки управляемых колес в поворотах. Лишь когда автомобиль «всплывает» в луже или на снежно-водяной каше, водитель чувствует, как баранка становится легкой.

Зато руль на H-1 имеет четкое нулевое положение, что вкупе с отличной курсовой устойчивостью автомобиля с 3,2-метровой

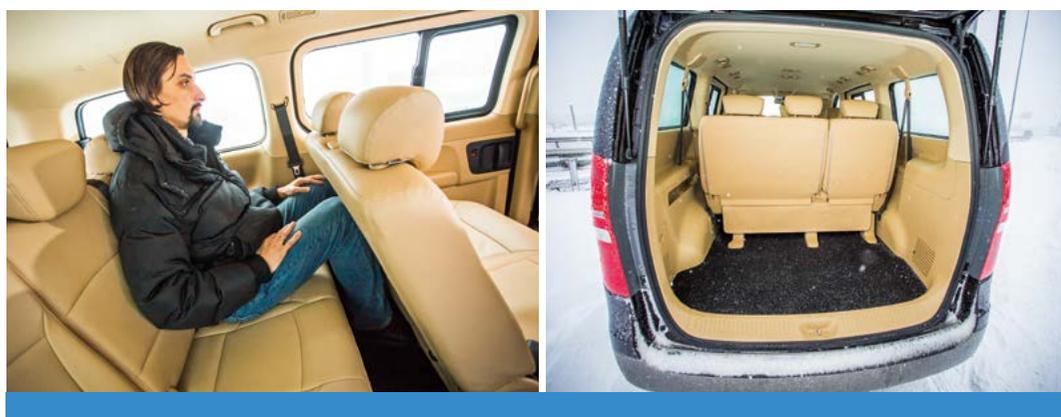
Сиденья второго ряда сдвигаются вперед, но только чтобы обеспечить проход на «галерку» пассажирам третьего ряда: в промежуточном положении кресла не фиксируются.

На третьем ряду достаточно места в продольном направлении, но подушки сидений — короткие, а установлены они низко: взрослый человек долго здесь не протянет. Кресла третьего ряда привинчены намертво, спинки, как и на втором ряду, регулируются лишь в крайне узком диапазоне

колесной базой позволяет вести его по прямой трассе, абсолютно не напрягаясь. На четырехполосных участках автодороги М10 в Новгородской области недолго и уснуть: настолько минимальное вмешательство требуется в процесс управления автомобилем...

Признать Н-1 идеальным «крейсером» для дальних путешествий не позволяют лишь два момента. Во-первых — плавность хода. Для коммерческого вэна она явно выше среднего уровня, для семейного авто — на троечку с плюсом. «Кореец» не любит стыков на эстакадах, трамвайных путей, ям с острыми краями, а также череды разнокалиберных неровностей — по грунтовке быстрее 40 км/ч не поедешь. Да и шумоизоляция не ахти: с гулким и грубоватым звуком отрабатывает неровности подвеска, звонко барабанят по днищу и колесным аркам мелкие камешки и песок на плохо почищенной трассе.

Во-вторых, для большого «круизного лайнера» Н-1 в исполнении Business весьма странно оснащен: обшитые светлой кожей сиденья (передние — с электрообогре-



вом и вентиляцией) соседствуют с морально устаревшей мультимедийной системой: нет не только навигации, но и цветного дисплея.

Кроме того, красивые кремовые сиденья невозможно сложить: ни спинки на подушки не откинуть, ни в «лежанку» их не превратить. Спинки можно лишь наклонить

ОЦЕНКИ Hyundai H-1 2.5 CRDi

ОЦЕНКИ	Hyundai H-1 2.5 CRDi	
ИНТЕРЬЕР	8,42	Обновленный Н-1 — автомобиль в целом просторный и в целом уютный внутри, но к эргономике есть вопросы, а возможности трансформации салона, как говорят математики, «стремятся к нулю»...
Обзор	8	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	10	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,75	На ходу новый Н-1 подкупает тяговыми характеристиками и экономичностью дизельного мотора, а также курсовой устойчивостью, а вот специфические настройки системы стабилизации могут сбить с толку неподготовленного водителя!..
Динамика	8	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	7,00	Шумоизоляция и плавность хода Н-1 — на среднем для машин подобного класса уровне. А вот мультимедийная система явно устарела — даже та, что устанавливается на топовую версию Business.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	8	

ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА

7,72

Новый Hyundai H-1 воспринимается скорее как корпоративный «бизнес-шаттл», нежели как транспорт для семейных путешествий.





Стоимость
протестированного автомобиля
Hyundai H-1 2.5 CRDi
2 464 000 ₺

отзывчивый дизель — и средненько настроенное рулевое управление; просторный салон — и сильно ограниченные возможности его трансформации.

В таком виде этот автомобиль представляется скорее корпоративным «бизнес-шаттлом», нежели транспортом для семейных путешествий. Хотя первому, по идее, отнюдь не помешала бы возможность сложить или вовсе демонтировать хотя бы третий ряд сидений.

Ну, и цена, конечно, впечатляет (со знаком минус): 2,5 млн рублей за автомобиль, в котором явно чувствуется его почтенный возраст, — мягко говоря, многовато...



вперед или назад, да и то — под весьма небольшим углом...

В общем, грузопассажирские возможности нового H-1 крайне ограничены. За трансформацию салона оценка, увы, минимальная: иные компакт-вэны проработаны в этом смысле не в пример лучше!..

Каков итог?

Новый Hyundai H-1 словно соткан из противоречий: красивый, уютный, добротно отделанный интерьер — и формально новая, но уже морально устаревшая мультимедийная система; бодрый,

ХАРАКТЕРИСТИКИ Hyundai H-1 2.5 CRDi

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5150x1920x1925
Снаряженная масса, кг	2323
Объем багажника, л	842
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, 4R
Объем, куб. см	2497
Мощность, л. с. при об/мин	170/3600
Крутящий момент, Нм при об/мин	441/2000–2250
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Задний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	14,4
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л	8,8



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

CARVILLESHOP.RU

Luzar представил

НОВЫЕ КОМПОНЕНТЫ ТЕРМОСИСТЕМЫ

Компания Luzar объявила о расширении фирменной линейки деталей системы терморегулирования. Линейку запчастей марки пополнили резисторы отопителя для автомобилей Mazda и Chevrolet/Opel, а также резистор вентилятора охлаждения для Lada Vesta и Renault Logan II.

Резистор отопителя Luzar LFR 2515 предназначен для автомобилей Mazda6 (02–) и CX-7 (07–). Заявленная розничная цена изделия — 2350 рублей.

Резистор отопителя Luzar LFR 0550 адресован, в свою очередь, владельцам таких машин, как Chevrolet Cruze (09–) и Orlando (10–), а также Opel Astra J (10–), Mokka (13–), Insignia (08–), Zafira C (11–) и Meriva B (10–). В рознице новинка стоит 2510 рублей.

Резистор вентилятора охлаждения Luzar LFR 0978 предназначен для Lada Vesta (15–) и XRAY (16–), а также ряда моделей Renault: Logan II (12–), Sandero II (12–), Duster (15–) и Kaptur (16–). Розничная цена новинки — 1810 рублей.

Резистор вентилятора охлаждения, как уточняют в Luzar, обеспечивает сокращение («деление») напряжения, подаваемого на электродвигатель вентилятора охлаждения, — тем самым сокращается скорость вращения вентилятора. Особенностью резистора для автомобилей Vesta/Logan II является функция «плавного старта» — постепенное, а не мгновенное повышение напряжения до заданного значения ■



Бренд Inko вышел на российский рынок запчастей

Отечественный рынок автокомпонентов пополнился новым производителем. Товары Inko создаются и поставляются компанией запчастей Anhui Encortich Auto Parts Co.

Ее штаб-квартира и производственные площадки расположены в Китае. В отличие от большинства современных компаний, поставщик не скрывает китайское происхождение своего товара, так как он, по заявлению представителей бренда, «соответствует нормам качества оригинальной продукции».

Компания на протяжении многих лет поставляет свою продукцию на сборочные конвейеры автопроизводителей, выпускает комплектующие под заказ других производителей, а также поставляет запчасти на вторичный рынок автозапчастей.

Товары Inko уже представлены в торговых точках более чем 60 городов РФ во всех федеральных округах.

Все ШРУСы поставляются комплектом, в соответствии с типом заводской поставки. Номенклатура в большей степени ориентирована на автомобили азиатских и европейских марок. Ассортимент производимых изделий составляет около 500 артикулов, база постоянно пополняется ■



Zekkert расширил линейку газовых упоров

Компания Zekkert объявила о расширении фирменной линейки газовых упоров — она пополнилась более чем на 200 новых артикулов.

В качестве основных преимуществ газовых упоров Zekkert производитель называет сборку на полностью автоматических производственных линиях, что обеспечивает высокое качество конечного продукта.

Шток газового упора проходит этапы хромирования и полировки для придания твердости рабочей поверхности и увеличения срока службы; технология автоматической сварки трением позволяет избежать утечки газа.

Все сходящие с конвейера газовые упоры марки Zekkert проходят проверку на предмет выталкивающей силы ■



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



«СтартВольт» представил новые датчики



Компания «СтартВольт» дополнила номенклатуру двумя новыми товарными группами — «датчики аварийного давления масла» и «датчики включения фонаря заднего хода».

Новые датчики аварийного давления масла марки «СтартВольт» предназначены для целого ряда популярных в России автомобилей отечественных и зарубежных марок.

В частности, новые изделия подходят для таких машин, как ВАЗ 2101–2107, 2113–2115; УАЗ с двигателями ЗМЗ-402, 405, 406, 409; Daewoo Nexia (94–) 1.5i; ZAZ Sens; Hyundai Solaris (10–) / Solaris II (17–) / Creta (16–) 1.4i–2.0i; Ford/Mazda/Peugeot/Citroen 1.8i/2.0i/2.2d; Nissan Almera Classic (06–) / Almera

N16 (00–); автомобили концерна Volkswagen с двигателями 1.6i–6.0i.

Новые датчики включения фонаря заднего хода адресованы владельцам автомобилей ВАЗ 2101–2107 с 4-ступенчатой КП; ВАЗ 2101–2107 (с 5-ступенчатой КП); УАЗ; ВАЗ 2108–21099, 2113–2115; Daewoo Nexia (94–), Chevrolet Lanos (97–) / Lacetti (02–); Ford Focus II (05–); Peugeot/Citroen 1.6–2.0.

Детали, как заявляет производитель, превосходят штатные аналоги по сроку службы и корректности показаний. На изделия распространяется гарантия 2 года с момента продажи ■

редактор рубрики
Роман Зубко



На российском рынке появились колодки Jee nice

Отечественный рынок автокомпонентов пополнился новым брендом дисковых тормозных колодок для грузовых и легковых автомобилей, а также мотоциклов.

Бренд Jee nice принадлежит компании Zhejiang Winsafe Automotive Components Co., Ltd, которая была основана в 1996 году. В настоящее время компания является одним из лидеров автомобильного производства Китая и входит в топ-20 предприятий страны.

В арсенале компании — технический центр по разработке и испытанию новых образцов продукции. Выпускаемая продукция сертифицирована по международным стандартам ISO/TS 16949, ISO 9001, PSA GM США, E-MARK. Производитель является OEM-поставщиком для внутреннего рынка Китая.

Jee nice предлагает дисковые тормозные колодки для легковых автомобилей европейского, азиатского и американского производства. Ассортимент бренда включает 1300 артикулов. Тормозные колодки Jee nice уже представлены во всех крупных городах РФ ■

Blitz приступил к выпуску тормозных суппортов

Компания Carberry GmbH объявила о начале производства тормозных суппортов под торговой маркой Blitz.

Уже в ближайшем будущем, как сообщает пресс-служба компании, детали станут доступны для заказа.

Первоначально в линейке тормозных суппортов Blitz будут представлены модели для таких автомобилей, как Audi A4 и Audi A6 (95–), Volkswagen Passat (–05), Opel Astra J (11–). В фирменном каталоге для каждого артикула прописаны те марки и модификации транспортных средств, с которыми он совместим.

Все тормозные суппорты Blitz имеют сертификаты, разрешающие их использование как в странах ЕС, так и в Российской Федерации и странах Таможенного союза. В производственном цикле Carberry GmbH применяет многоступенчатую систему контроля качества. На всю продукцию бренда установлена годовая гарантия ■



ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



Детали подвески Original Birth доступны в России



На отечественном рынке автокомпонентов появился новый продукт — детали подвески от итальянского производителя Original Birth.

Продукция марки уже представлена в торговых точках более чем 60 городов России во всех федеральных округах.

Деятельность группы Original Birth ведется в Италии, Китае и Албании. Также осуществляется сотрудничество с ОЕ-поставщиками и экспорт продукции в более чем 60 стран Европы, Африки, Азии и Южной Америки. Сегодня группа является одним из лидеров итальянского рынка деталей рулевого управления и подвески.

Одним из ключевых преимуществ бренда его владельцы называют широкий и современный ассортимент, в котором можно найти запчасти даже для самых последних новинок автомобильного рынка. Группа Original Birth в свое время стала первой компанией вторичного рынка, производящей гидравлические детали крепления двигателя.

Компания располагает также собственной лабораторией, где выполняются основные тесты продукции на предмет соответствия стандартам качества, таким как сила, износоустойчивость, отбой и сжатие, состав металла ■

редактор рубрики
Роман Зубко



Trialli выпустил новые ремкомплекты ГРМ для автомобилей Lada

Компания Trialli объявила о выпуске новых ремкомплектов ГРМ для автомобилей Lada с водяным насосом Luzar.

В комплекты входят ремень ГРМ, один или два ролика, а также водяная помпа марки Luzar. На рынок вышли, в частности, ремкомплекты GT 990 для Lada Granta (10–), GT 9901/9902 для 8-и 16-клапанных версий Renault Logan (04–) и Lada Largus (12–), GT 908 для BA3-2108, GT 910 для BA3-2112, а также GT 970 для BA3-2170 (Lada Priora).

Ремни ГРМ марки Trialli, как уточняет производитель, сертифицированы по 1 классу и производятся из резиновой смеси EPDM-стандарта. Ремни армированы синтетическими ударопрочными волокнами — износостойкими и с минимальным коэффициентом истираемости.

Кроме того, как заявляет производитель, эксплуатационные и ресурсные показатели ремней ГРМ Trialli сопоставимы с показателями оригинальных деталей и не уступают последним по показателю предела прочности и усилию на разрыв.

Диапазон заявленных розничных цен на новые ремкомплекты ГРМ Trialli — от 1885 до 3770 рублей ■



В России стали доступны новые лампы Philips

Компания Philips объявила о начале продаж в России новых галогенных ламп WhiteVision Ultra, предназначенных для фар головного освещения.

Лампы Philips WhiteVision Ultra впервые были представлены осенью 2018 года на выставке Automechanika Frankfurt. Новинки доступны на российском рынке как в специализированных магазинах по продаже автозапчастей и аксессуаров, так и в обычных ретейл-сетях.

Лампы головного освещения Philips WhiteVision Ultra сертифицированы по стандарту ECE для автомобильных ламп. Как заявляет производитель, за счет новой технологии покрытия и холодного белого света (цветовая температура составляет 4200 K) новые лампы «значительно улучшают видимость в темное время суток, снижая нагрузку на зрение».

Более длинный световой пучок, в свою очередь, позволяет водителю лучше видеть других участников дорожного движения, а также делает автомобиль более заметным для них.

Новые лампы Philips для головных фар выпускаются с цоколями типа H4 и H7 ■



ZUVERLÄSSIG UND NACHHALTIG

НАДЕЖНОСТЬ И ПОСТОЯНСТВО



ФИЛЬТРЫ



ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ



ДЕТАЛИ ТРАНСМИССИИ



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ



РЕЗИНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ КОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ



ЛАМПЫ



СТУПИЦЫ И ПОДШИПНИКИ



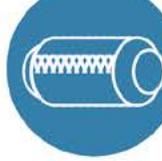
ПЛАСТИКОВЫЙ АВТОКРЕПЕЖ



ДЕТАЛИ СЦЕПЛЕНИЯ



СИСТЕМА ПРИВОДА



ГОФРЫ ГЛУШИТЕЛЯ

редактор рубрики
Роман Зубко

Brembo выпустила новые тормозные колодки

Компания Brembo представила новые тормозные колодки XTRA, изготовленные с применением особого фрикционного материала.

В состав нового материала BRM X L01 входят более 30 компонентов, подобранных специалистами фирменной исследовательской лаборатории, отмечает пресс-служба компании. Разработан он, как заявляют итальянцы, «благодаря опыту Brembo в производстве оригинального оборудования и продуктов High Performance».

Как сообщает производитель, колодки повышают коэффициент производительности дисков и «улучшают информативность педали тормоза без снижения срока службы компонентов».

Среди автомобилей, на которые можно установить новые колодки, все модели компактного и среднего классов, а также спортивные модели, произведенные в последние годы. Также они подходят для некоторых кроссоверов, в частности таких марок, как Alfa Romeo, Mercedes-Benz, BMW и Volkswagen ■



В Россию пришел новый производитель подшипников

На прилавках российских магазинов появятся автозапчасти нового бренда DJB, который принадлежит китайской компании EBI.

С 1992 года DJB производит различные автокомпоненты: ступичные подшипники и ступицы, ролики ремней, выжимные подшипники, подшипники компрессоров кондиционера, крестовины карданного вала и крестовины рулевого вала.

За эти годы компания стала поставщиком на конвейеры таких марок, как BMW, VW, Kia, Ford. Кроме этого, компания является поставщиком вторичного рынка — продукция производится для таких брендов, как JapanParts, JapanKO, Original Birth, Federal-Mogul, Febi.

Ассортимент продукции в равной степени предназначен для автомобилей азиатского и европейского производства. В производственной программе — более 3 тыс. наименований продукции. Гарантия на товары бренда — 1 год или 20 000 км пробега. Продукция DJB представлена во всех крупных городах РФ ■

Japanparts Group выпустила новый каталог свечей накаливания НКТ

Компания Japanparts Group объявила о выходе в свет нового каталога свечей накаливания марки НКТ.

Данная линейка продуктов японского производства, как сообщает пресс-служба компании, включает свечи как с металлическим, так и с керамическим стержнем. Последний обеспечивает более длительный срок службы детали.

Свечи накаливания НКТ, как отмечает производитель, обеспечивают длительное поддержание температуры топлива после разогрева, что способствует сокращению вредных выбросов в атмосферу.

Детали, как заявляют в Japanparts Group, «полностью взаимозаменяемы с оригинальными комплектующими» ■





Ваша ОСНОВА
надежного движения

- Лидирующая позиция среди поставщиков деталей подвески и рулевого управления в России
- Производство Южная Корея. Высокопрочные марки сталей и алюминиевых сплавов
- Поставки на конвейеры 19 автопроизводителей, в т. ч. Hyundai, KIA, GM, Mercedes-Benz, BMW, Ford, Alliance Renault Nissan, PSA Group, Chrysler, Volvo
- Все детали для Aftermarket выпускаются по тем же технологиям и на том же оборудовании, что и для конвейерных поставок
- Более 6 400 артикулов для корейских, японских, американских и европейских автомобилей

ПОСЕТИТЕ НАШ ОНЛАЙН КАТАЛОГ: WWW.NEOCTR.KR/RU/

www.ctr.co.ru



Диски ВМЕСТО «барабанов»



Почему
не стоит менять
тормозную
систему?



Борис Игнашин

О том, что лучше — враг хорошего, помнит каждый родившийся в нашей стране. Уж больно часто приходится слышать эту поговорку. О том, что дисковые тормозные механизмы совершеннее барабанных, известно давно, и все с этим согласны. Но тем не менее причины применять на автомобилях барабанные механизмы тормозов на задней оси по-прежнему находятся. Или все же лучше иметь дисковые тормозные механизмы «по кругу»? Оцениваем эффективность и сложность замены тормозной системы.

Основная масса бюджетных автомобилей все еще имеют на задней оси барабанные тормоза. Причины для применения «барабанов» более чем достаточно. Они имеют больший ресурс в условиях сильной загрязненности, более простую и надежную реализацию механизма стояночного тормоза, усиление действия, что важно для работы в качестве аварийной тормозной системы, и часто меньшие неподрессоренные массы в случае применения алюминиевых барабанов. Наконец, они немного дешевле дисковых тормозных механизмов, требуют меньше обслуживания и имеют больший ресурс.

Недостаток у «барабанов», по сути, один — ограниченная тормозная мощность. Причины две: в первую очередь это худшее охлаждение рабочей поверхности и ограничение по прижимному усилию из-за формы самого барабана, а также резкий рост габаритов и массы конструкции с ростом тормозной мощности.

Дисковые тормозные механизмы устроены чуть сложнее,



требуют более высокой точности исполнения компонентов и более дорогостоящих фрикционных материалов. Зато запас по росту тормозного усилия и тормозной мощности у них намного выше. Сжать сплошной или вентилируемый диск можно намного сильнее, чем разжать барабан. К тому же рабочая поверхность диска и колодки интенсивно обдувается воздухом, а, сделав диск вентилируемым, мощность можно еще увеличить.

С ростом габаритов дисковые тормозные механизмы не так сильно прибавляют в весе, как барабанные, зато их эффективность резко возрастает. Они менее

чувствительны к влаге на рабочей поверхности, имеют лучшую модуляцию, что также положительно сказывается на качестве работы с ABS. А еще у дисковых тормозов лучше диагностируется степень износа, гораздо проще реализуются системы оповещения о недостаточной толщине колодок.

Если это не гоночная машина, а простой недорогой переднеприводник с небольшой мощностью, то сзади нужны совсем слабые тормоза. А барабанные механизмы в этом случае именно то, что нужно. Простые и недорогие. Правда, тормозная мощность в длительном режиме у них заметно ниже, чем у дисковых тормозов. Именно по этой причине барабанные тормоза все еще активно применяются на задней оси, где усилие требуется небольшое, а вот загрязнений много. Дисковые тормозные механизмы на задней оси для большинства автомобилей с мощностью менее 150 л. с. и массой менее полутора тонн с эксплуатацией в равнинной местности не являются необходимыми с технической точки зрения.

Если повторять циклы «разгон — торможение», то примерно после трех-пяти циклов проявляется разница, барабанные тормозные механизмы выбирают запас теплоемкости, и разница в температуре начинает сказываться на эффективности их работы — тормозной путь начинает понемногу увеличиваться. Но поскольку от задних тормозов не так много зависит, то абсолютное его увели-

чение не превысит вклада задней оси в целом, тех самых 20–25% даже при полном отказе тормозов задней оси.

Но есть еще одно существенное: тормоза автомобиля используются не только для остановки, но и для работы систем стабилизации и векторинга, а это повышает требования к устойчивости тормозных механизмов к перегреву. Их работа менее заметна, но при активном стиле передвижения тормозные механизмы могут использоваться очень часто, и, в отличие от простого торможения, не происходит перераспределения сцепного веса и нагрузка на отдельное колесо тормозным усилием может быть очень большой, если алгоритмы системы ESP это разрешают.

Тормозное усилие разделяется по осям неравномерно. Оно пропорционально сцеплению колес с дорогой, а при одинаковых покрышках сцепление распределяется в статике согласно распределению масс. Для переднеприводных машин это соотношение обычно лежит в диапазоне от 55:45 до 60:40, но в динамике нагрузка на передние колеса значительно повышается, по ряду оценок, до 80% сцепного веса при этом приходится на переднюю ось. Легко понять, что передние тормозные механизмы должны быть примерно в четыре раза эффективнее задних по тормозному усилию



ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
**НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ**



Область применения задних дисковых тормозов, исходя из этих предпосылок, ограничена сравнительно мощными машинами, предназначенными для динамичного движения или эксплуатации в горной местности, с высокой загрузкой задней оси и использующих системы стабилизации или противобуксовочные системы для заднего привода. Но сугубая прагматичность не всегда оправдана, многим нравится вид дисковых тормозов, кто-то хочет передвигаться активно даже на маломощной машине, или любит поездку по серпантинам, или просто считает, что раз есть что-то лучше, чем барабанные тормоза, то именно это и должно стоять на его автомобиле. А значит, есть спрос на переделку тормозной системы автомобилей с «барабанами».

Переделка

Сложность переоборудования задних тормозных механизмов напрямую зависит от автомобилей, которые условно можно разделить на три типа. Первый — это автомобили, разные модификации которых могут иметь как барабанные задние механизмы, так и дисковые (это, как правило, зависит от мощности двигателя). Второй тип — это автомобили, которые не имеют модификаций с задними дисковыми тормозами, однако завод-изготовитель вместе с поставщиком создал для них отдельные сертифицированные комплекты для переделки. Чаще всего такой подход встречается на серьезных внедорожниках. Третий тип автомобилей для переделки самый сложный: это машины, у которых ни дисковые тормоза, ни комплекты замены не предусмотрены. Тут фактически предстоит инженерная работа, а после нее — еще более сложный процесс сертификации.

Самый простой — второй вариант. Покупка готового и сертифицированного комплекта ЗДТ в первую очередь хороша тем, что не нужно ничего искать и подбирать — все уже подобрано согласно вашей модели. Во-вторых, нет проблем с документами,

поскольку сертификация комплекта уже имеется.

В остальных двух случаях есть очень важная техническая составляющая, о которой говорилось выше. Тормозная система автомобиля устроена так, что основная работа ложится на передние механизмы, которые должны быть пропорционально мощнее задних. А это значит, что при переделке усилие на задние механизмы необходимо высчитывать. Если



окажется так, что задняя ось тормозит лучше передней, в момент удара по педали тормоза подобное состояние может привести к непредсказуемому поведению авто и возможному ДТП, особенно зимой.

Если на автомобиле имеется штатный вариант дисковых задних тормозов, то проблема частично упрощается, поскольку мощность системы уже рассчитана производителем. В этом случае нужно будет уточнять мощность еще и передних механизмов, так как дисковые тормоза «по кругу» идут, как правило, на более мощных комплектациях модели и передняя тормозная система там тоже отличается большей эффективностью. Если так и есть, то придется менять всю тормозную систему целиком, что обойдется в приличную сумму.

Сама по себе переделка тормозной системы незамысловата. Нужно всего лишь купить все компоненты от заводской комплектации с задними дисковыми тормозами. В большинстве случаев подвеска

вообще никак не затрагивается, однако меняются тормозные магистрали, проводка стояночной тормозной системы, заменяются ступицы. Если тормозные механизмы с системой ABS, то придется «до кучи» менять всю проводку к ней, блок или его прошивку, что заметно повысит стоимость переделки.

В случае если системы ABS нет, перенастраивается регулятор или ограничитель тормозного усилия. И, конечно же, вместо щита барабанного тормоза устанавливается грязезащитный щит ЗДТ, проставка крепления суппорта, сам суппорт с колодками, механизмы стояночного тормоза, если он реализован отдельно от суппорта, и ротор дискового тормоза.

Самый сложный путь — третий, когда ни дисковых тормозов, ни комплектов не предусмотрено. Тут придется выступить инженером-конструктором, поскольку понадобится не только подбор соответствующих по мощности механизмов, но и эпопея с установкой, ибо придется самостоятельно делать крепления, внедрять проставки для суппортов, а также прорабатывать всю обвязку тормозной системы.

Качественно выполненная переделка тормозной системы характеризуется сохранением углов установки задних колес, минимальным возрастанием неподрессоренных масс и сохранением эффективности тормозной системы при разовом торможении с высокой скоростью. Стабильность циклических торможений возрастает практически всегда, если нет грубых ошибок в проектировании и установке системы. Основные же



Правила дорожного движения запрещают любые переделки тормозной системы, если они не сертифицированы. Упрощенная процедура регистрации таких переделок возможна только для комплектов, сертифицированных заводом-изготовителем. Во всех остальных случаях она влечет за собой аннулирование регистрации автомобиля. Правда, среди иномарок очень много моделей, которые имеют разные виды задней тормозной системы в зависимости от модификации, а потому определить, что установлено с завода, а что является переделкой, можно не сразу

сложности возможны с прошивками систем ABS и ESP — если нет заводских вариантов, то эффективность этих систем может снизиться, с минимальными шансами на подготовку тюнингованного варианта.

Каков итог?

Если говорить в общем и целом, то замена барабанных тормозных механизмов на дисковые имеет смысл только в том варианте, если это предусмотрено самим изготовителем авто, то есть имеются подобранные и сертифицированные комплекты. Такие, например, существуют для отечественных «Нив» и УАЗов. Во всех остальных случаях ни особого смысла, ни тем более выгоды из затеи не получится. В большинстве вариантов производитель подбирает тормоза согласно нормам безопасности и эффективности конкретной модели. Если вам не нравится эффективность тормозной системы вашей машины, в первую очередь стоит проверить ее исправность.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность ГК «АвтоПремиум» и лично техническому тренеру Андрею Нечаеву за помощь в подготовке материала.

Гарантия на тормозную систему



Борис Игнашин

Вопрос гарантии на детали естественного износа автомобиля — очень сложная и многогранная тема. С одной стороны, производитель должен обеспечить защиту пользователя от любого вида брака со своей стороны, а с другой — ресурс этих деталей очень сильно зависит от условий эксплуатации, среды и действий водителя. На практике это означает, что гарантия существует, но с целым рядом оговорок. О том, почему официальные дилеры могут отказать в гарантии новоиспеченному владельцу, читайте в нашем материале.

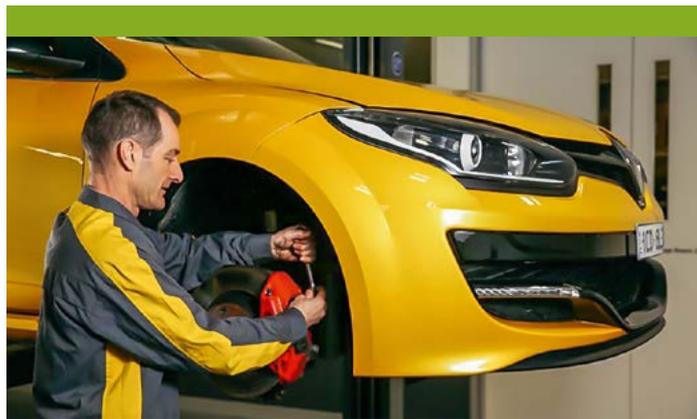
Первый вопрос, который возникает при прочтении гарантийного соглашения: если тормозные диски, колодки и прочие детали естественного износа не покрываются гарантией, то что вообще входит в гарантию на тормозную систему? Например, суппорты дисковых тормозных механизмов. Это сложные и достаточно дорогие узлы автомобиля. У них есть набор прокладок, пыльников, гидравли-

ческая арматура и механические подвижные узлы помимо поршней. В случае течей, неравномерного усилия нажатия, неравномерного износа колодок и подклиниваний есть шанс, что экспертиза признает детали дефектными. Причем в этом случае возможна полная или частичная оплата заменяемых деталей с естественным износом.

А вот такие дефекты, как скрип колодок, поломки противоскрипных пластин, пружин и других заменяемых элементов, неравномерный износ тормозных дисков из-за попадания грязи и коррозии, изменение цвета тормозных дисков, нарушение балансировки

и биение в пределах трех микрон к неисправностям, покрываемым гарантией, уже не относятся. Это лишь особенности эксплуатации и их последствия, за которые ответственность несет сам владелец автомобиля.

Дефекты роторов дисковых тормозов почти все гарантией не покрываются. Но в случае возникновения трещин и биения возможны варианты. Если экспертиза не выявит нарушения правил эксплуатации, в первую очередь перегрева металла и механических повреждений, ставших причиной дефекта, то ротор может быть заменен по гарантии.



Почему дилеры могут отказать

Казалось бы, блок системы ABS и электронные блоки стояночной тормозной системы, а также их датчики и исполнительные механизмы имеют такую же гарантию, как и прочие электронные компоненты, совпада-

ющую с общим гарантийным сроком на автомобиль. Но все эти элементы не абсолютно самостоятельны: блоки ABS/ESP привязаны к сервисному обслуживанию, поскольку являются частью гидравлической системы тормозов.

Одной из причин потери гарантии на этот узел может быть не проведенная согласно карте ТО замена тормозной жидкости. Тут никакие разговоры вроде «зачем ее менять, она еще нормальная» не проходят: дилер заводской заменой вне зависимости от состояния узла как раз страхует себя и производителя автомобиля от возможных претензий в будущем, параллельно зарабатывая копейку. Тут, как говорится, ничего личного — просто бизнес. Словом, на стороне сервиса и тот факт, что официально и письменно отказавшиеся от заводской гарантии клиенты регулярно возвращаются к дилеру с проблемами, которые не смогли решить сторонние СТО. Отзывные кампании с заменой узлов в сборе, перепрошивки блоков управления и прочие официальные гарантийные «фишки» порой сильно упрощают жизнь автовладельцам.

Более редкая причина отказа — изменения программного обеспечения. Опять же, касается это в основном тех, кто экспериментирует с системами, в том числе с прошивками автомобиля вне дилерского сервиса.

А вот «легкий тюнинг», например установка резины и особенно колесных дисков не предусмотренного заводом размера, — верная причина сразу потерять гарантию и на тормозную систему, и на под-



веску. Дело в том, что из-за неродных дисков или покрышек начинают глючить всевозможные датчики, например скорости. Датчики системы зачастую являются не отдельными элементами, а частью элементов подвески, например ступицы. Кроме того, изменяются неподрессоренные массы, из-за которых меняется нагрузка на подвеску, — в результате повышенный износ элементов, ошибки блоков управления и прочие проблемы.

Однако в большинстве случаев причины отказа в гарантийных системах достаточно банальны. Это дефекты роторов дисков, вызванные попаданием грязи на их поверхность, дефекты роторов, связанные с попаданием грязи в механизмы суппорта, и ограничение свободного передвижения поршня суппорта и пальцев скобы суппорта, коррозия, вызванная попаданием грязи, избыточной влажностью, нерегулярной эксплуатацией, хранением машины в ненадлежащих условиях, и прочие причины, связанные с заботой владельца о своем авто и не связанные с дефектами самих деталей.

Тут, к сожалению, автовладельцы часто забывают, что автомобиль — это почти живой организм, который требует внимания и заботы. Регулярные плановые и внеплановые осмотры, сезонные чистки и мойки отдельных систем, всевозможные защитные покрытия и, само собой, аккуратная эксплуатация резко повышают сохранность и надежность любой машины.



Сегодня в мире потребления заплаченные за автомобиль немалые деньги клиент воспринимает как пожизненные обязательства дилера по ее сохранности, целостности и надежности, что, увы, порой противоречит законам и физики, и даже логики. Сюда же можно прибавить использование неоригинальных деталей, чаще всего колодок.

Банальный пример — выезд на хорошем внедорожнике, собственноручно, на бездорожье. Автомобиль подобную эксплуатацию подразумевает. Владелец, месяц грязь, нагребает ее немалую часть во всевозможные механизмы, в том числе тормозные. По-хорошему, после каждого такого выезда машину нужно отправлять на профессиональную мойку, где будут сниматься колеса, промываться, продуваться, проверяться и промазываться все детали — так делают, например, заядлые «джиперы» и трюфисты. Рядовой владелец внедорожника чаще всего отделяется мойкой кузова, после чего оставшаяся грязь

в тормозных механизмах начинает портить диски и колодки. Клиент приезжает на официальный сервис и получает закономерный отказ: причиной поломки является не брак деталей, а ненадлежащая эксплуатация. Причем независимая экспертиза подтвердит вывод дилера.

Еще одно распространенное требование — обкатка тормозов. При покупке новой машины или плановой замене колодок и дисков на новые необходима притирка, которой владельцы часто пренебрегают. Ударные торможения на кольцевой после скоростных прострелов часто приводят к перегревам и ведению новых механизмов, что и выявляют инженеры по гарантии.

Кроме того, владелец новой машины иногда требует ремонта по гарантии, исходя из своих субъективных ожиданий и требований к автомобилю. Например, пересев с машины с более мощной тормозной системой. Никаких неисправностей тут не будет, а усовершенствовать систему гарантия запретит. На этот случай в гарантийном соглашении обычно присутствует оговорка, например в виде пункта: «Гарантия не распространяется на субъективные ожидания покупателя в отношении технических и иных характеристик, свойств автомобиля, не регламентированных заводом-изготовителем или законодательством».

В любом случае при обращении в гарантийный отдел проводится проверка всех симптомов. Так,

биение тормозного диска на практике может оказаться следствием биения ступицы, что уже относится к гарантии на совсем другой узел автомобиля. А налипание материала тормозных колодок на диск или прилипание колодок может оказаться следствием конструктивного дефекта и устраняться в рамках отзывной кампании.

Каков итог?

Сразу скажем, что, вопреки распространенному мнению, задачей инженера по гарантии является не максимальное число отказов клиентам, а как раз наоборот: его зарплата напрямую зависит от количества и стоимости гарантийных замен. Правда, многое приходится согласовывать непосредственно с представительством автомобильной марки, которая часто и принимает окончательное решение отказать.

В любом случае решение о гарантийной замене берется не с потолка. У инженера на рабочем компьютере установлена специальная программа, где прописано большинство случаев обращений, причем с фотографиями дефектов. Остается только сравнить и посмотреть в нужной вкладке, подпадает это под гарантию или нет. От человеческого фактора, конечно, никто не застрахован, а потому дилеры часто идут навстречу клиентам.

Обращение по гарантии при явных и не очень проблемах с тормозной системой имеет смысл, если вы не до конца уверены в причинах неприятностей. Но тут стоит отдавать себе отчет в том, что явные нарушения гарантийного соглашения, замену компонентов или программного обеспечения, а также жесткую эксплуатацию дилер выявит без особых проблем и откажет.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность ГК «АвтоПремиум» и лично техническому тренеру Андрею Нечаеву за помощь в подготовке материала.



ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



Как производят тормозные диски для премиум-брендов



Илья Огородников

Германия — Мекка автомобильной индустрии. Кажется, здесь нет области или земли, где не работала бы компания, так или иначе связанная с автопроизводством. Одна из таких — немецкий производитель тормозных систем Zimmermann, который предлагает альтернативные решения для премиальных немецких производителей Mercedes, BMW, Porsche и др. Журнал «Движок» лично убедился в высоком уровне немецкого производства, приехав на завод компании в городе Зинсхайм на Skoda Kodiaq.

Напомним, что компания Zimmermann появилась в 1960-х годах прошлого века неподалеку от Штутгарта, а потому быстро наладила сотрудничество с компанией Mercedes-Benz. Чуть позже, благодаря ответственному подходу и неизменному качеству продукции, сотрудничество распространилось на все немецкие автомобильные бренды. Правда, затем автогиганты начали диктовать поставщику свои условия, которые не соответствовали бизнес-стратегии Zimmermann. В итоге компания

приняла решение сосредоточиться на сегменте aftermarket, где имела полную самостоятельность и свободу действий.

Однако годы взаимодействия с такими брендами, как Mercedes, BMW, Audi и Porsche, задали соответствующую технологическую планку. Потому на сегодняшний день производитель занят выпуском компонентов, которые как минимум не уступают заводским деталям, а в большинстве случаев превосходят их по качеству и характеристикам.



Изучаем
завод компании
Zimmermann



На испытательном стенде прототип диска Zimmermann совмещается с оригинальным суппортом и оригинальными колодками, после чего проходит серия циклов имитации всех возможных вариантов торможения, а также программа имитации условий частичного или полного разрушения диска

Компания Zimmermann целиком расположена в городе Зинсхайм. Здесь находятся завод, склад и логистический центр, а также штаб-квартира со всей администрацией. Благодаря тому, что предприятие представляет собой единый организм, компании несколько десятилетий удается держать стабильно высокий уровень качества

Основным видом продукции Zimmermann являются тормозные диски. Кроме того, в каталоге присутствуют тормозные барабаны, колодки и восстановлен-





Каждый тормозной диск маркируется. Первые четыре цифры — это номер, указывающий, для какого автомобиля он выпущен, дальше — номер заводской смены, то есть кто конкретно и когда его сделал, и в конце — минимально допустимая толщина



согласно всем имеющимся сертификатам соответствия автопроизводителя.

В этих спецификациях указаны всевозможные параметры, которым должен соответствовать тормозной диск, — от температуры нагрева и износа до времени окончательного разрушения.

Из прототипов выбирается тот диск, который по результатам тестов имеет характеристики, превосходящие исходные параметры оригинальной продукции. После чего выпускается опытная партия, из которой случайным образом выбирается и отправляется на повторный цикл испытаний еще один тормозной диск.

Одной из важнейших основ качества продукции Zimmermann

называет уровень литья заготовок. Самостоятельно металлопрокатом компания не занимается, а заказывает основу у тех же поставщиков, которые работают с производителем оригинальной продукции.

У компании Zimmermann мизерный процент брака. Где-то 1,5% отсеивается на этапе заготовок, и еще 0,07% отбраковывается уже в виде готовой продукции

Заготовки, конечно, тоже проверяются. Существует порядка 45 качеств исходного материала, которые должны соответствовать заданным параметрам. Большая часть используемого сырья производится в самой Германии (55%) или странах Западной Европы. Малейшее несоответствие параметров — и сырье тут же бракуется.

После всех проведенных испытаний заготовка попадает непосредственно в производственные цеха, которые делятся на линии по выпуску разных видов дисков: обычных, перфорированных или составных.

В процессе обработки заготовка тормозного диска теряет 20–25% материала, или до 10 кг веса. В зависимости от того, какой необходимо выпустить диск, используется разное оборудование. Например, для производства обычного диска требуется одна

ные оригинальные тормозные суппорты. Всего более 4 тыс. позиций, которые охватывают 96% европейских автопроизводителей, а также часть корейских, японских и американских автомобильных брендов. Более 65% продукции идет на экспорт.

Процесс начинается в лаборатории компании, где инженеры на специальном оборудовании готовят технические образцы для

производства. В первую очередь берется оригинальный тормозной диск, с которого до последнего микрона снимаются все мерки. После чего создается серия прототипов с разными свойствами и характеристиками, которые в лаборатории начинают проходить полный цикл испытаний



Перфорированные диски



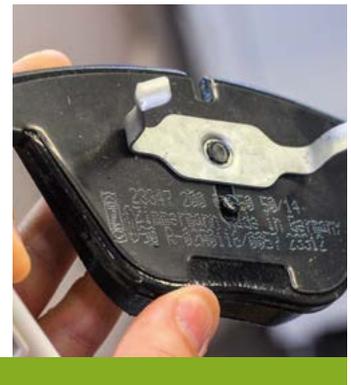
Обычные диски

производственная машина, а для производства перфорированного уже две. То есть происходит два этапа обработки с процессом пере-ворачивания заготовки. Собственно, именно поэтому перфорированные диски всегда дороже.

Кстати, уровень перфорации также влияет на производительность и цену. Например, тормозные диски Porsche имеют 160 отверстий, а потому их производство дороже и энергозатратнее.

Последним этапом перед упаковкой является покрытие дисков Zimmermann специальной краской с алюминием в составе, что защищает диски при транспортировке и эксплуатации. Она автоматически стирается с тормозных поверхностей при использовании и не требует предварительного удаления.

На заводе Zimmermann высокий уровень автоматизации производства, однако процесс организован по-другому, нежели у конвейерных



поставщиков, коим компания сама когда-то была. Главным отличием является то, что OEM-поставщик заточен под выпуск малого количества видов продукции, но делаются они огромными партиями. Zimmermann, наоборот, имеет возможность выпускать огромное количество вариантов и видов тормозных дисков, но не очень большими объемами, а иногда и мелкосерийными партиями вплоть до 500 штук для эксклюзивных авто. Таким образом, сделана ставка на гибкость производства, когда компания может оперативно перестроиться под любого партнера и быстро реагировать на появление на рынке новых моделей автомобилей.

Отдельная линия отведена производству составных тормозных дисков. Их принципиальное отличие

заключается в использовании разных материалов для разных частей диска: стальная или алюминиевая ступица специальным образом соединяется с чугунной тормозной поверхностью.

Преимущество у таких дисков два. Во-первых, составной диск заметно легче, что

дает выигрыш как по весу авто в целом, так и отдельно по неподдресорным массам, которые влияют и на работу подвески. Второе преимущество заключается в лучшей термоустойчивости и общем распределении тепла, благодаря чему улучшаются непосредственно тормозные свойства.

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



ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



У компании Zimmermann несколько линеек продукции, каждая из которых отвечает своим задачам. **Серия Standart** максимально соответствует оригиналу. **Серия Sport** — для легкого тюнинга: это диски с улучшенными свойствами (перфорированные и слотированные), установка которых не требует переделки тормозной системы.

Новинка в этой группе — слотированные диски серии Black Z с черным антикоррозионным покрытием и насечками в виде буквы Z. Эти диски испытывались больше года на гоночном болиде Porsche Cayman S на трассе Нюрбургринг и получили самые высокие оценки пилотов суперкара, которые неоднократно занимали там призовые места.

На вершине гаммы — двусоставные тормозные диски серий Formula Z, Formula F и Formula S, объединенные в линейку FusionZ.



Подобные диски, например, штатно устанавливаются на Mercedes-Benz S-class и BMW поколения F. Причем в дисках для Mercedes Zimmermann использует свою запатентованную разработку, которая отличается от мерседесовской именно системой крепления ступицы к тормозному диску.

Отдельный цех на заводе отдан под производство тормозных колодок. Идея дополнить предложения этой группой товаров появилась в 2012 году. Сначала был создан

исследовательский центр, а затем и небольшое производство, главным образом для BMW и Porsche.

Его цель — реализовать конструкторские разработки, понять и наладить процесс производства в принципе, а также предложить клиентам комплексный продукт, максимально подходящий его потребностям.

Каков итог?

Принципиально что-то менять в успешном бизнесе и сильных позициях на рынке Zimmermann не планирует. Согласно тенденциям компания будет внедрять экологические методы производства, а также оптимизировать бизнес-процессы. По словам **представителя руководства компании Райнера Мерца**, основная задача — соответствовать тому автопарку, который сегодня представлен на рынке. Обеспечение текущих потребностей для клиентов куда важнее, чем рассуждения о будущих разработках. А клиент, как говорится, всегда прав.



Почувствуйте
безопасность!



www.otto-zimmermann.de

Zimmermann



ШАРОВЫЕ ОПОРЫ для Ford Focus II



Илья Шельменкин

Delphi • Fenox • CTR
Meyle • Moog • NK

Наверное, каждый из нас видел сиротливо стоящие «Жигули» с подвнутым вниз передним колесом — это разрушение шаровой опоры. Такое случалось у нерадивых автомобилистов или из-за покупки некачественной запчасти. Сегодня и автомобили уже далеко не те, и выбор запчастей куда более широкий. А улучшилось ли с тех пор их качество? Чтобы это выяснить, мы купили шесть вариантов шаровых опор разных брендов для одной из самых популярных в России иномарок — Ford Focus второго поколения. Ломаем!



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



Delphi TC1971*Страна производства — не указана**Гарантия — не указана*

Есть номерная защитная наклейка-голограмма, которая свидетельствует о подлинности продукции. Внутри упаковки помимо крепежа лежит буклет с номерами телефонов представительств в разных странах и общая инструкция по установке. На упаковке почему-то указана применимость только для Volvo.

921
—₽—



540
—₽—

Fenox SP30018*Страна производства — не указана**Гарантия — 1 год*

На упаковке указана широкая применимость данной шаровой опоры. При изучении комплектации возникает недоумение при виде болтов, которые в полтора раза длиннее, чем нужно.

CTR CBF-24*Страна производства — Корея**Гарантия — 1 год*

Данная опора при первичном осмотре показала явно самую мощную завальцовку шарового пальца. В комплекте с опорой, в отличие от всех остальных представленных участников, не идет крепеж, что несомненно является минусом. Штатный крепеж к сроку замены шаровой обычно приходит в негодность. На упаковку нанесен QR-код, перейдя по которому можно попасть в каталог и посмотреть применимость данной детали.

967
—₽—

**МК KASHIYAMA CORP.**

Кашияма - превосходное торможение

**ПРОИЗВОДИТСЯ В ЯПОНИИ С 1960 ГОДА**

Meyle MBJ0293

Страна производства — Германия

Гарантия — не указана

Ни на упаковке, ни внутри нее нет информации о гарантийном сроке и применимости изделия, но есть QR-код, с помощью которого можно перейти на сайт производителя.



965
—₽—



862
—₽—



Moog VV-BJ-4873

Страна производства — Турция

Гарантия — 1 год

Изделие в яркой желто-синей упаковке, на которой при помощи дополнительной наклейки сообщается о стране-изготовителе. Применяемость рекомендуется смотреть в каталогах или документации производителя.

NK

Страна производства — не указана

Гарантия — не указана

Самая бедная в плане информации упаковка. Максимум, что можно узнать при ее изучении, это OEM-номер и применимость для марок Ford и Volvo без указания моделей автомобилей.

640
—₽—



Методика испытаний

За основу методики испытаний мы возьмем разработанный в НАМИ ГОСТ Р 52433-2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который строго регламентирует требования к данным деталям.

Комплекс испытаний по вырыву шаровых пальцев, определению марки стали и прочности крепежа проводился в аккредитованной лаборатории НПО «Завод „Волна“», тест на морозоустойчивость — в аккредитованной лаборатории НПО «Талис».



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
**НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ**



Разрушение

По требованиям ГОСТа одним из основных испытаний для шаровых шарниров является сила вырыва пальца из корпуса. Данное испытание мы проводили на универсальной машине растяжения-сжатия P10. Для каждого диапазона диаметров шаровых пальцев установлено минимальное усилие вырыва. В нашем случае диаметры шара колеблются у разных производителей от 26,8 мм (Moog) до 28 мм (NK и CTR). Все остальные испытываемые имеют диаметр шара 27 мм. В диапазоне от 25 до 29 мм минимальное усилие вырыва должно составлять не менее 2100 кгс.

Результаты испытаний представлены в таблице.

По результатам испытаний на вырыв из корпуса рулевого наконечника шарового пальца все рулевые наконечники соответствуют ГОСТ Р 52433-2005. Однако мы проводим сравнительный тест и поэтому будем оценивать каждый по заложенному в конструкцию запасу прочности.

Наименьший коэффициент запаса по усилию вырыва (1,71) у шаровых марок NK и Meyle, а вот опору CTR не смогли удержать три болта класса прочности 10.9 — разрушились сами, а палец опоры несколько не пострадал.

Наименование	Усилие вырыва шарового пальца, кгс (в скобках указан коэффициент запаса прочности)
CTR	4500* (2,14)
Delphi	4100 (1,95)
Fenox	4200 (2)
Meyle	3600 (1,71)
Moog	4000 (1,9)
NK	3600 (1,71)

* Испытания прекращены по причине срыва крепежа оснастки, шаровый палец вырвать не удалось.



JEENICE®

OEM/OES-поставщик с 1996 г.
ISO/TS 16949, ISO 9001 с 2007,
ISO14001: 2004



Тормозные колодки

Оптимальное соотношение цена-качество.

Более 1300 артикулов для легковых автомобилей "азиатского", "европейского" и "американского" рынков.

Поставщик известных европейских брендов.

Специализация - колодки для пассажирского и коммерческого транспорта, мототехники.

Производственные площади более 35 000 кв.м.

Проверка крепежа и пыльников

Расширяя методику проведения испытаний, мы решили проверить качество поставляемого в комплекте с опорами крепежа на усилии разрыва согласно ГОСТ ISO 898-1-2014 «Механические свойства крепежных изделий из углеродистых и легированных сталей».

По результатам испытаний выяснилось, что все крепежные элементы соответствуют заявленному классу прочности 10.9.

Следующим этапом стала проверка резиновых пыльников шаровых опор на морозостойкость при температуре -40°C с суточной выдержкой и последующей проверкой эластичности. Данный тест является показательным и, по сути, проводится лишь для выяснения, потребуется ли от покупателя замена шаровой опоры на новую после первой же зимы. Даже качественно изготовленный шаровый палец и его обойма очень быстро выходят из строя при попадании на поверхность трения песка, грязи и соли, а при разрушившемся пыльнике это гарантированно произойдет.

Кроме CTR, все шаровые опоры имеют в комплекте стандартное крепление пыльника с помощью двух колец-хомутов, которые удерживают его в верхней и нижней части. Только у CTR резиновый пыльник несъемный — он завулканизирован вместе с металлическим корпусом, поэтому при повреждении пыльника менять его придется в сборе с шаровой опорой.

По сравнению с ранее проведенным тестом рулевых наконечников на Ford Focus II, где после заморозки 80% представленных претендентов провалились, аналогично проведенный тест шаровых опор показал, что четыре из шести защитных резиновых чехла прекрасно переживут не одну зиму.

Тест на эластичность после заморозки выявил, что у пыльника шаровой опоры Meyle откололась часть ободка, который предназначен для фиксации стопорного кольца-хомута, а это может привести к его смещению. А вот с защитным чехлом Fenox и вовсе случилась беда: он замерз настолько, что при падении просто раскололся, как стеклянный бокал.

Каков итог?

По результатам проведенного теста можно сказать, что в этот раз большинство испытанных нами шаровых опор можно смело устанавливать на автомобиль. Все шаровые опоры имеют по усилию вырыва минимальный запас прочности, превышающий требования на 70% и более. Также выяснилось, что крепеж, который большинство производителей прилагают в комплекте с опорой, соответствует требуемому классу прочности — его можно использовать без опаски. А вот первую зиму могут пережить не все опоры.

По совокупным итогам проведенных тестов мы признаем победителем шаровую опору **CTR CBF-24**.

Это шаровая, у которой мы не смогли вырвать палец даже после приложения нагрузки в 4,5 тонны (срезало крепежные болты). Очень хороший всепогодный вариант, но заменить пыльник в случае его повреждения не получится. Кроме того, смущает копеечная экономия на комплектации — крепежные высокопрочные болты придется покупать отдельно.

На втором месте располагается **Delphi TC1971**. Самый высокий запас прочности на вырыв из тех опор, у которых нам удалось вытащить палец, — выдерживает более 4 тонн. Без опаски можно использовать зимой.

Третье место у **Moog VV-BJ-4873**. Лишь немногим уступает Delphi по прочности. Также переживет любую зиму.

У NK и Meyle MBJ0293 одинаковые показатели по прочности с запасом в 71%, но пыльник шаровой опоры Meyle получил слабые повреждения в районе стопорного кольца. То есть герметичность пыльника не пострадала, но может возникнуть риск спадания кольца-хомута.

Fenox SP30018 — аутсайдер теста. Мог бы занять второе место по прочности, если бы не провал по морозоустойчивости. Также смущает подбор слишком длинного крепежа.



ПОМНИТЕ: необходимо регулярно производить осмотры деталей подвески. При осмотре особое внимание следует уделять состоянию защитных резиновых чехлов. При подозрении на трещину в пыльнике необходимо их заменить, так как именно резиновые пыльники являются самым слабым звеном в деталях подвески.

Редакция журнала «Движок» выражает благодарность лабораториям НПО «Завод „Волна“» и НПО «Талис» за помощь в проведении теста, а также ООО «Амтел» за предоставление оснастки.

Химический анализ

Последним испытанием стало проведение химического анализа и определение марки стали для шаровых пальцев. С этим прекрасно справляется спектрометр ДФС 500, который распознает количество каждого легирующего или ухудшающего свойства сплава элемента в составе стали.

По результатам проведенного исследования химического анализа состава стали пальцев было установлено, что у всех испытуемых используются конструкционные легированные стали в пределах 35–40Х, то есть в качестве легирующего элемента берется около 1% хрома.





Уверенность.



NKTM
THE RELIABLE PART

Гарантируемое качество торможения от NK.

nk-autoparts.com



Вадим Аскарлов

«Ваше путешествие, наша страсть!» — с таким слоганом компания Bridgestone обращается к автолюбителям. И не просто обращается, а предлагает им для осуществления задуманного воспользоваться новым поколением уже известных покрышек Turanza T005. Для тех, кто быстрому и комфортному передвижению по шоссе предпочитает ураганные гонки по треку, отлично подойдут новейшие покрышки Potenza S007A. Именно эти самые передовые новинки японской компании мы протестировали и на горных дорогах испанской Андалусии, и на узких шпильках гоночного трека близ Гранады.

Покрышки Potenza S007A — это новое поколение знаменитых шин Potenza S001. Чтобы понять истинный уровень «спортивности» этой резины, достаточно знать, что в качестве заводских шин Potenza S007A ставятся на модели марок Ferrari, Aston Martin и некоторые спортивные версии BMW и Audi. Проще говоря, эти покрышки используются не просто на быстрых машинах, а на автомобилях, которые претендуют на звание гоночных, пусть и с оглядкой на гражданскую составляющую.

Где еще знакомиться с новыми спортивными шинами премиум-класса, как не на гоночном треке, который уже многие годы облюбован ведущими мировыми пилотами в качестве идеального тренировочного полигона? К тому же трек Circuito Mike G Guadix находится на удалении от городов, чем привлекает пилотов серии «Ле-Ман»,

Bridgestone

Potenza S007A



Turanza T005



От GT
до суперкаров



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



которые могут тренироваться там и ночью.

Для премиум-шин нужны и соответствующие машины, а поэтому в Potenza S007A «обули» модели Ferrari 488, Porsche 911 Carrera S и Lamborghini Huracan. Только в автомобилях такого класса, способных показать настоящую скорость и управляемость, можно по-настоящему ощутить все технические инновации, примененные в новых шинах.

Как заверяет производитель, на технических испытаниях на гоночном треке новые шины Bridgestone продемонстрировали в среднем на 2,4% лучшее время круга, чем предшествующие покрышки S001.

Bridgestone применил в этой модели самые последние разработки. Во-первых, это технология изготовления запатентованной резиновой смеси Nano Pro-Tech, во-вторых, применение инновационной формы 3D-ламелей, напоминающих букву М, — все это не только продлевает срок полезной эксплуатации шин, но и обеспечивает максимальный контакт с дорожным покрытием. Кроме того, в Potenza S007A увеличена жесткость протектора — это означает, что поведение шины на высокой скорости в поворотах стало еще стабильнее. Сам рисунок протектора здесь асимметричный, что значительно улучшает сцепление покрышки непосредственно в пятне контакта и управляемость в целом.

Еще одно технологическое решение — расположенные под

углом канавки, предотвращающие деформацию целых участков шины при сильных нагрузках. Особенно хорошо сцепные свойства новых шин чувствуются в затяжных скоростных поворотах, когда, по всем ощущениям, автомобиль так и норовит соскользнуть с траектории, но резина упрямо хватается за асфальт. Во многом именно за счет резины даже на предельных скоростях водителя



не покидает чувство контроля даже над 670-сильным суперкаром.

Такой эффект достигается за счет зубчатых ребер наружной части протектора, которые увеличивают поперечную устойчивость. Во время резкой смены направлений на скоростях в бой вступали жесткие и широкие ребра шины, которые позволяли менять траекторию в гоночном режиме максимально быстро.

При создании каждой новой модели покрышек производители учитывают не только инженерные нововведения и результаты тестов на специализированных треках, но и мнение автолюбителей. Однако Bridgestone в этом отношении пошла намного дальше: перед созданием Turanza T005 было проведено исследование, в ходе которого своими ожиданиями поделились свыше 25 тыс. человек. Наиболее важными водители посчитали показатели работы шин на влажном покрытии, а также их износостойкость.

Однако главное преимущество — отличные показатели при торможении и в поворотах на мокрой дороге. Шины соответствуют маркировке А по сцеплению с мокрым покрытием и В по сопротивлению качению ЕС 2018 года. Кроме того, износостойкость новых шин увеличена на 11% по сравнению с предыдущей моделью Bridgestone Turanza T001 EVO.

Улучшить характеристики нового поклонения шин удалось за счет нового рисунка протектора, инновационной технологии создания резиновой смеси, оптимизации конструкции каркаса и использования новых материалов.

Для наглядной демонстрации сцепных свойств Turanza T005 нам дали возможность совершить классическую «переставку» на мок-

На российском рынке Bridgestone Potenza S007 A появятся уже летом и будут доступны в 24 типоразмерах в диапазоне от 18 до 20 дюймов

рой дороге на специальном участке автодрома. Chevrolet Camaro, «обутое» в Turanza T005, в умелых руках позволяли совершить маневр максимально безопасно с эффективным торможением.

Такого уверенного управления на мокром покрытии удалось достичь благодаря оптимизации рисунка протектора. Для максимального отвода воды из пятна контакта были увеличены канавки в плечевой зоне покрышки и оптимизировано распределение канавок в центральной части. Измененный рисунок протектора также позволил улучшить передачу продольных сил между шиной и дорожным покрытием.



ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ





Помимо этого, оптимизирована конструкция каркаса и применены новые материалы. В конструкции используются уникальные брекерные слои, которые уменьшают сопротивление качению и улучшают управляемость. Также переработаны усилители (дополнительные слои резины) и улучшена конструкция плечевых зон — вместе они увеличивают прочность шины.

Ну а самым наглядным примером стало поведение шин на извилистых дорогах горной Испании. Новые покрышки удалось

протестировать не только на обычных идеальных магистралях, но и на горных грунтовках, которые требовали повышенной прочности резины. В качестве «подопытных» были выбраны модели, которые позволили нам



проверить поведение шин как на скорости, так и в острых затажных горных поворотах: Lexus LS, Mercedes C-Class AMG Cabrio и Lexus RC.

При крейсерских трассовых скоростях шины радовали мягкостью и низким уровнем шума. Когда приходила очередь держать темп на грунтовках, они с достоинством выдерживали это испытания, без опасений и необходимости вызывать мобильную технику.

Покрышки Bridgestone Turanza T005 уже можно приобрести. Модель доступна в 35 типоразмерах в диапазоне от 16 до 21 дюймов.

Каков итог?

Обе новинки спортивных покрышек Bridgestone в среднем по рынку получают на 12–20% дешевле сопоставимых по свойствам и параметрам покрышек основных мировых конкурентов. Учитывая, что и Potenza S007A, и Bridgestone Turanza T005 показали очень достойные результаты на настоящих суперкарах, стоит ожидать не менее достойного



Покрышки Turanza T005 поставляются на конвейеры многих автомобильных брендов, в том числе премиум-сегмента. Например, Lexus, Audi и BMW используют их в качестве основных шин для отдельных моделей

поведения в гражданских условиях на не столь экстремальных автомобилях. Так что, если есть желание повысить устойчивость и улучшить управляемость своего автомобиля, потратив при этом разумное количество денег, однозначно советуем присмотреться к японским новинкам.



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
**НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ**



Hitachi — единственный поставщик насосов высокого давления для бензиновых двигателей группы Volkswagen

В предложении деталей Hitachi для системы подачи топлива особым спросом пользуются насосы высокого давления для современных бензиновых двигателей Volkswagen Group — FSI, TSI (TFSI). Ассортимент включает позиции для всех моделей Volkswagen, Audi, Skoda и Seat.

На независимом рынке запчастей Hitachi предлагает тот же уровень качества, что и оригинальное оборудование. Насосы высокого давления дополняют форсунки впрыска, погружные насосы бензобака и модули подачи топлива для бензиновых и дизельных систем. Сегодня в предложении уже более 180 деталей, которые закрывают потребность 7 тыс. применений в различных автомобилях. Для примера — несколько артикулов, интересных для российского автопарка:

Артикул	Применение в моделях	OE-номер
HITACHI / HÜCO 2503058 / 133058	AUDI / SEAT / SKODA / VW / A4 / LEON / OCTAVIA / GOLF	06H 109 31 B
HITACHI / HÜCO 2503071 / 133071	AUDI / SEAT / SKODA / VW / A1 / ALTEA / SUPERB / PASSAT	03C 127 026 R 03C 127 026 M
HITACHI / HÜCO 2503064 / 133064	AUDI / SEAT / SKODA / VW / A6 / LEON / OCTAVIA / PASSAT	06F 127 025 J 06F 127 025 K
HITACHI / HÜCO 2507124 / 137124	AUDI 3.2 FSI (A4, A6, A8)	06E 906 036 C
HITACHI / HÜCO 2507123 / 137123	AUDI A6 C6 2.8 FSI	06E 906 036 E



HITACHI
Inspire the Next

HÜCO
Original

Группа Hitachi со штаб-квартирой в Токио (Япония) и общим оборотом 90 миллиардов евро является лидером многих отраслей мировой экономики. Девять миллиардов евро из общего оборота делает автопромышленное подразделение Hitachi Automotive Systems. С 2012 года немецкое предприятие HÜCO Automotive GmbH тоже стало частью этого подразделения. А в 2015 году в Германии был создан центр развития и поставок на европейский рынок запчастей — Hitachi Automotive Systems Espelkamp GmbH.

Производство и реализация высококачественных деталей для удовлетворения спроса потребителя на самом высоком уровне — главная цель компании, что уже более 35 лет способствует ее успеху. Объединяя предложения двух мощных брендов Hitachi и HÜCO, компания Hitachi Automotive Systems Espelkamp GmbH гарантирует широкий выбор потребителям рынка запчастей.

Подбирать детали HITACHI и HÜCO
просто в каталоге TecDoc.

Летние шины

обзор новинок 2019 года

Журнал «Движок» выяснил, какие летние новинки подготовили к сезону-2019 ведущие мировые производители автомобильных покрышек.



Роман Зубко

Bridgestone

Японская компания Bridgestone предложит в России к грядущему лету две новинки: модели Turanza T005 и Potenza S007A. Первая представляет собой покрышку для машин среднего и гольф-класса. Главными ее преимуществами производитель называет «высокие показатели при торможении и в поворотах на мокрой дороге». Кроме того, по сравнению с моделью-предшественницей на 11% улучшилась износостойкость шины.

Более высокие показатели, как отмечают в Bridgestone, достигнуты за счет использования новых материалов, особой технологии создания резиновой смеси, нового рисунка протектора, а также оптимизации конструкции каркаса покрышки. Модель Turanza T005 поступит в продажу в России весной 2019 года и будет доступна в 36 типоразмерах в диапазоне от 16 до 21 дюймов.

Шины Potenza S007 A производитель относит к классу премиальных спортивных моделей — новинка адресована владельцам мощных автомобилей. Покрышки отличаются управляемостью на высоких скоростях, быстрый отклик на действия рулем на сухом и влажном покрытии, а также стабильное поведение в поворотах.

Подобных качеств японцам удалось добиться благодаря фирменной технологии изготовления резиновой смеси Nano Pro-Tech, особой форме 3D-ламелей, напоминающих буквы M, а также увеличенной жесткости протектора. Новинка доступна на нашем рынке в 24 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 18 до 20 дюймов.

Bridgestone расширил также размерный ряд представленных в России год назад покрышек для внедорожников и кроссоверов: Aenza 001 и Dueler A/T 001. Первая доступна теперь в 60 типоразмерах (ранее их было 50) в диапазоне от 16 до 22 дюймов, вторая — в 23 (прежде — в 21) в диапазоне от 15 до 18 дюймов ■



Hankook

Новинка лета-2019 от Hankook была анонсирована еще минувшей осенью, а весной года нынешнего — впервые представлена на европейском рынке. Речь идет о модели Ventus S1 evo 3. Покрышки относятся к классу УНР и предназначены как для легковых автомобилей, так и для кроссоверов.

При создании новинки, как отмечает производитель, одной из ключевых целей было обеспечение высокой безопасности. Поэтому инженеры концерна сосредоточились в первую очередь на таких качествах шины, как курсовая устойчивость, точность управления, а также сцепление на мокром покрытии; особый акцент был сделан на снижение сопротивления качению при сохранении высокого ресурса.

Первоначально новые шины Hankook Ventus S1 evo 3 будут доступны в Европе и России в 72 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 17 до 22 дюймов.

Владельцам машин компактного городского и гольф-класса Hankook предложит в нынешнем году экономичные шины Kinergy eco2. К сезону-2019 производитель расширил их размерный ряд ■



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



Nokian



Hakka Black 2 SU

Rotiiva HT

Rotiiva AT

Концерн Nokian Tyres объявил о расширении к летнему сезону-2019 линейки типоразмеров для шин Nokian Hakka Black 2 SUV — модель представлена отныне в размере 275/50 ZR21 113Y XL.

Финны расширили также размерный ряд «внедорожных» покрышек семейства Rotiiva. Универсальные шины Rotiiva AT доступны теперь в типоразмерах 255/70 R18 113H, а также 265/65 R18 114H. Размерный ряд покрышек Rotiiva AT Plus отныне включает версии LT275/60 R20 123/120S, LT245/75 R17 121/118S и LT275/55 R20 120/117S. Шины Rotiiva HT для внедорожников и легких грузовиков доступны в новых типоразмерах 275/60 R20 115H и 245/60 R18 109H XL ■

Continental

У концерна Continental главной новинкой станет покрышка EcoContact 6, которая придет на смену модели EcoContact 5. В сравнении с предшественницей новинка отличается сниженным сопротивлением качению и лучшими износостойкостью, торможением на мокром и сухом асфальте и управляемостью.

Модель Continental EcoContact 6 изготовлена из резиновой смеси Green Chill 2.0, специально разработанной для экологических шин.

Новинкой отметится также дочерний бренд концерна Continental — Gislaved. Линейка шин марки пополнится моделью Ultra*Speed 2. Покрышки адаптированы к сложным погодным и дорожным условиям, характерным для Скандинавских стран и России. Новую модель, по официальным данным, отличают высокая эластичность, надежное сцепление с дорогой на мокром асфальте, а также сниженное сопротивление качению и улучшенная ходимость.

В момент выхода на рынок шины Gislaved Ultra*Speed 2 станут доступны в широком диапазоне типоразмеров с посадочным диаметром от 15 до 19 дюймов ■



Gislaved Ultra*Speed 2

EcoContact 6

Goodyear

У американского шинного концерна Goodyear в наступающем сезоне две громкие новинки, относящиеся к классу UHP (Ultra High Performance). Прежде всего это Eagle F1 Asymmetric 5 — новое, пятое по счету поколению популярных шин, ориентированных на автолюбителей, предпочитающих активный стиль вождения.

Новинка изготовлена из резиновой смеси с высокой степенью очистки и повышенным содержанием силики. Новый состав, как заявляет производитель, обеспечивает шинам «отточенную управляемость» на мокрой и сухой дороге, высокую износостойкость, а также сцепление с покрытием на уровне, близком к «характеристикам профессиональных гоночных шин». В 2019 году новая модель будет доступна в 61 типоразмере для колес посадочным диаметром от 17 до 22 дюймов.

Кроме того, компания Goodyear запустила к новому сезону новую линейку сверхвысокоскоростных (UUHP) шин семейства Eagle F1: SuperSport, SuperSport R и SuperSport RS. При их создании, как отмечает производитель, инженеры добивались высокого уровня сцепления с трассой и управляемости на высоких скоростях и при больших нагрузках. Новые покрышки, заявляют в Goodyear, позволяют сократить тормозной путь и улучшить время прохождения круга без ухудшения обратной связи в поворотах.

В течение 2019 года в продаже появятся 25 типоразмеров шин Eagle F1 SuperSport в диапазоне от 18 до 21 дюйма, 10 типоразмеров модели SuperSport R, а также два типоразмера шины SuperSport RS ■



Eagle F1 Asymmetric 5





Pirelli

Компания Pirelli расширила к сезону-2019 линейку типоразмеров популярных моделей P-Zero и Scorpion Verde. Шины P-Zero относятся к классу UHP и предназначены для спортивных автомобилей и для седанов класса люкс. Модель разработана совместно с ведущими производителями подобных машин.

Модель Scorpion Verde представляет собой экологичные шины для внедорожников и кроссоверов. Покрышки отличаются низким сопротивлением качению и уменьшенной массой, что, как заявляет производитель, положительно сказывается на экономичности и комфорте автомобиля ■

Michelin

Французский концерн Michelin подготовил к грядущему лету новые шины для мощных внедорожников и кроссоверов Pilot Sport 4 SUV. Главные особенности новинки — резиновая смесь с «функциональными эластомерами», асимметричный рисунок протектора, а также арамидно-нейлоновый слой в конструкции корда.

Все эти нововведения обеспечили новой шине, как заявляет производитель, уверенное сцепление с дорогой как на сухом, так и на мокром покрытии; кроме того, новый дизайн блоков протектора позволил значительно повысить износостойкость покрышек. В 2019 году модель Pilot Sport 4 SUV будет доступна на рынке в 49 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 17 до 23 дюймов.

К лету текущего года Michelin расширил линейку типоразмеров модели Primacy 4. Шина получила шесть новых размеров, а также омологации для автомобилей BMW и Audi. Размерный ряд расширен и для высокоскоростных покрышек Michelin Pilot Sport 4S — линейку дополнили шесть новых размеров в диапазоне от 18 до 22 дюймов ■



Pilot Sport 4 SUV

Yokohama

Главной новинкой от японского бренда Yokohama в легковом сегменте стала модель BluEarth-ES ES32. Шина предназначена для легковых автомобилей среднего и компакт-класса. Среди главных преимуществ модели ES32 производитель называет «уверенное сцепление с покрытием на сухой и мокрой дороге», износостойкость, а также высокие устойчивость и управляемость «обутой» в новые покрышки автомобилей. В линейке типоразмеров на данный момент — покрышки для колес посадочным диаметром от 14 до 17 дюймов.

Еще одна новая модель Yokohama семейства BluEarth — RV-02 — разработана специально для кроссоверов и минивэнов. Шину отличают асимметричный рисунок протектора, плечевые блоки протектора с дизайном в виде поверхности мяча для гольфа (для лучшей аэродинамики), а также особый состав резиновой смеси, которая изготавливается с применением нанотехнологий. Новые покрышки, как заявляют в Yokohama, обеспечивают «улучшенное сцепление на влажном покрытии», низкий уровень шума в салоне, топливную экономичность; протектор шины изнашивается более равномерно, чем в случае с моделями традиционного дизайна.

Тем, кто регулярно выезжает на тяжелое бездорожье, адресованы две новинки от Yokohama серии Geolandar. Модель M/T G003 предназначена для рамных внедорожников и пикапов, шина X-MT — для специально подготовленных пикапов, внедорожников и автомобилей класса SUV ■



BluEarth RV-02

BluEarth-ES ES32



Globally reliable

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ
НАДЕЖНОСТЬ
БЕЗ ГРАНИЦ



ЯРКИЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ВАШЕГО ДВИЖЕНИЯ!



Победитель премии «АВТОКОМПОНЕТ ГОДА 2017»

ГАЛОГЕННЫЕ ЛАМПЫ

на правах рекламы



100% ЯРКОСТЬ КАЧЕСТВО РЕЗУЛЬТАТ

www.xenite.ru

тел.: +7 (495) 781-59-55

Airline представил ремкомплекты

для зеркал заднего вида

Компания Airline презентовала новый продукт — ремкомплекты для зеркал заднего вида, которые предназначены для временной подмены или ремонта разбитого зеркального элемента.

Новинка актуальна при повреждении или краже стандартного зеркального элемента и подходит для всех внешних зеркал. При необходимости зеркальный элемент, входящий в ремкомплект, можно вырезать обычными ножницами; монтируется он с помощью двустороннего скотча.

Зеркальный элемент имеет хорошие отражающие свойства — пользоваться автомобилем можно без ограничений до установки нового штатного зеркала или ремонта прежнего. Розничная цена комплекта составляет 265 рублей ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко

Miо выпустила два новых регистратора

Компания Mio Technology анонсировала обновление линейки компактных видеорегистраторов.

В серии С появились сразу две свежие модели — MiVue C537 и MiVue C550. Это Full HD-устройства с разрешением 1920x1080 пикселей. Настройки обоих регистраторов оптимизированы для съемки в различных дорожных условиях.

Например, диафрагма у них максимально открыта — чтобы на матрицу попадало больше света (у C537 апертура F2.0, у C550 — F1.8), а угол обзора составляет 130 и 140 градусов соответственно. Mio MiVue C550 работает на сенсоре Sony, а Mio MiVue C537 — на сенсоре SOI F02.

Новые регистраторы оснащены модулем GPS, который отслеживает перемещение автомобиля, записывая его координаты в каждый момент времени. Это может пригодиться при разборе ДТП. В память каждого из регистраторов внесены GPS-координаты всех стационарных полицейских камер, и если машина приближается к одной из них — устройство заранее подает сигнал, чтобы водитель успел плавно сбросить скорость.

Регистраторы Mio MiVue C537 и MiVue C550 уже появились в продаже по цене 6990 и 7490 рублей соответственно ■



Navitel представил навигатор N500 Magnetic

Компания Navitel выпустила на рынок новый автомобильный навигатор с магнитным креплением.

Вместе с устройством покупатель получает пакет карт 18 стран: Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Дании, Исландии, Казахстана, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Норвегии, России, Таджикистана, Узбекистана, Украины, Финляндии, Швеции, Эстонии.

Программа «Навител Навигатор» также предупредит о камерах контроля скорости и дорожных радарх и подскажет, какая полоса наиболее удобна для предстоящего маневра. Однозначные оповещения в ПО «Навител Навигатор» помогут водителю сориентироваться на сложных транспортных развязках: заблаговременно снизить скорость или перестроиться в нужную полосу, узнать о приближении к сервисной службе или потенциально опасному месту.

В комплекте с навигатором поставляется кронштейн-держатель, который надежно крепится на лобовое стекло. Благодаря поворотному кронштейну водитель может закрепить устройство как справа, так и слева от руля и установить навигатор под удобным ему углом. Благодаря кронштейну с магнитным креплением и дополнительным USB-портом возможна моментальная фиксация и зарядка навигатора без лишних проводов.

Розничная стоимость Navitel N500 Magnetic — 4990 рублей ■



Skoda поможет автовладельцам не проливать «омывайку»

Специалисты Skoda создали специальную крышку бачка для стеклоочистительной жидкости, которая трансформируется в воронку и позволяет не проливать вещество в подкапотное пространство.

Такая «фишка» из разряда Simply Clever впервые появится в модели Skoda Scala, которая выйдет на рынок в мае этого года. Также крышку-воронку установят на кроссовер Kamiq и другие новые модели Skoda.

Владельцы ранее выпущенных машин смогут приобрести такую деталь как дополнительный аксессуар. Новая крышка стала еще одним решением в духе концепции Simply Clever. Она появилась в 2003 году и предполагает разработку «умных» решений для автовладельцев.

Список таких решений от Skoda состоит более чем из 60 позиций — это зонтик в передней двери, скребок для льда в лючке бензобака, съемный контейнер для мусора в дверях, сетчатые карманы для мелочей на внутренних боковинах передних сидений и другие ■



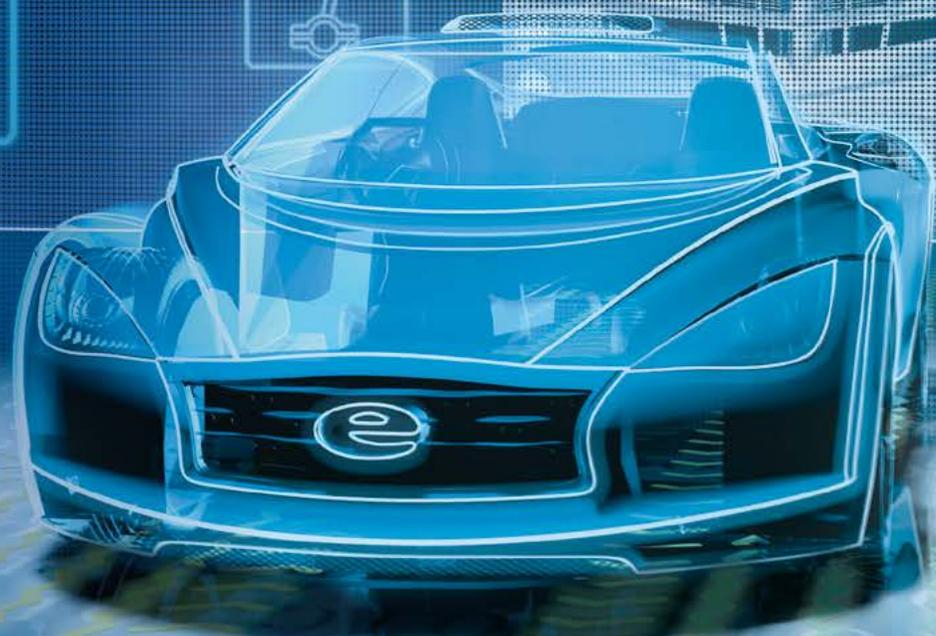
MIMS automechanika MOSCOW

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

26 – 29 августа 2019
ЦВК «Экспоцентр»
Москва, Россия

www.mims.ru

Организатор
ITEMF
EXPO



Васильев и Жильцов

стали шестыми в Абу-Даби



Российский экипаж занял шестое место в генеральной классификации гонки 2019 Abu Dhabi Desert Challenge — второго этапа Кубка мира по ралли-рейдам.

Гонка завершилась победой одного из самых титулованных пилотов в мире ралли-рейдов — Стефана Петеранселя на автомобиле MINI John Cooper Works Rally, подготовленном командой X-Raid. Второе место по итогам гонки занял экипаж под управлением пилота, хорошо знакомого с местными песками, — шейха Халида Аль-Кассими, а замкнул тройку призеров соревнования поляк Арон Домжала.

Российский дуэт Владимира Васильева и Константина Жильцова, несмотря на все технические проблемы в ходе гонки, смог добраться до финиша. Последний спецучасток им пришлось завершить на 15-й позиции из-за сломанного рычага выбора передач на BMW X3.

По итогам 2019 Abu Dhabi Desert Challenge Владимир Васильев занял шестое место, и это позволяет ему подняться на одну позицию вверх в промежуточной классификации Кубка мира. Лидером серии по-прежнему остается катарец Нассер Салех Аль-Аттия, а вот на вторую позицию с 26 очками поднялся как раз Владимир Васильев ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Лукьянюк и Арнаут перевернулись на первом этапе ERC

Российский экипаж Алексея Лукьянюка и Алексея Арнаутова не смог закончить первый этап чемпионата Европы по ралли, который прошел на Азорских островах.

Результат этапа на ралли Азорских островов можно смело назвать одним из самых обидных в карьере именитого отечественного пилота. Практически весь уикенд российский экипаж доминировал над всеми соперниками, так же как делал это весь прошлый победный сезон. Несмотря на смену команды и боевого автомобиля Лукьянюк прекрасно провел большую часть гонки.

Его Citroën C3 R5 команды SainteLoc Racing по итогам первого гоночного дня уверенно занимал первую строчку в финишном протоколе. Однако почти на самом финише — на предпоследнем спецучастке ралли Азорских островов — экипаж нарвался на медленный прокол и несколько десятков километров вынужден был ехать отнюдь не в гоночном темпе. По итогам этого спецучастка Лукьянюк опустился на третью позицию.

После этапа пробитое колесо было заменено, но обрывки покрышки, как выяснилось позднее, перетерли тормозную трубку. Механики команды не смогли заметить эту поломку во время замены колеса, что привело к печальным последствиям для петербургских автогонщиков. Тормозная трубка не справилась со своей работой в первом же повороте последнего спецучастка, и Citroën Лукьянюка перевернулся. В итоге Алексей сошел, а победителем первого этапа чемпионата Европы стал поляк Лукаш Хабай ■

Даниил Квят удачно вернулся в «Формулу-1»

После года работы вне трассы на симуляторе команды Ferrari российский пилот вернулся в качестве «боевого» на стартовую решетку «Королевских гонок».

Гран-при Австралии в этом сезоне обещал быть одним из самых захватывающих за последние годы. Предсезонные тесты в Барселоне позволили фанатам гонок предположить, что в этом году доминирование «Мерседеса» закончится и «Феррари» сможет навязать борьбу «серебряным стрелам» с первого этапа. Однако уже после квалификации стало понятно, что ситуация для фанатов «красной команды» стала еще хуже. Уже в субботу обладатель поула Льюис Хэмилтон «привез» Себастьяну Феттелю больше полсекунды.

Даниил Квят, с этого сезона вернувшийся в систему Red Bull, показал не самую лучшую квалификацию и занял только 15-е место, уступив даже партнеру по команде, новичку Александру Албону. Но сразу после старта гонки стало очевидно, что низкое место Даниила на старте всего лишь досадная неудача. Квят мгновенно вырвался на несколько позиций вперед, обогнав своего напарника и даже пилота «головной» команды Red Bull Пьера Гасли.

По итогам Гран-при Австралии победу с огромным отрывом одержал Валттери Боттас, второе место занял Хэмилтон, а замкнул тройку Макс Ферстаппен. Даниил Квят закончил гонку десятым, взяв одно зачетное очко и опередив не только своего партнера по команде, но и Пьера Гасли. Таким образом, мечты российских фанатов о том, чтобы Квят заменил Гасли в Red Bull по ходу сезона, кажутся не такими уж фантастическими ■





Победа в деталях



Автомобильные запчасти для спорта и тюнинга

ПРИВОДЫ CARVILLE RACING:

- ПРЕДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА НА 30% ПРЕВЫШАЕТ ШТАТНЫЕ АНАЛОГИ
- ПЛАСТИКОВЫЕ ПЫЛЬНИКИ НАРУЖНЫХ ШРУСОВ ПОВЫШЕННОЙ ТЕРМОСТОЙКОСТИ
- УСИЛЕННЫЕ ВАЛЫ С УВЕЛИЧЕННОЙ НАГРУЗКОЙ НА КРУЧЕНИЕ

CARVILLE.RACING



Илья Огородников

Напомним, что легендарный автогощик-раллист, обладатель Кубка Европы по ралли и многократный участник и призер раллийных соревнований в СССР, России и Европе Евгений Васин является главой уникальной серии курсов вождения, на которых учат не только безопасному контролю автомобиля в сложных зимних условиях, но и на более поздних этапах тренируют навыки настоящего раллийного вождения, устраивая в финале каждого курса реальную гонку между учениками.

Трудно в это поверить, но, несмотря на то что интенсив мы проходим всего один раз в год, не считая собственных любительских и тестовых выездов на автодромы в течение зимы, навык реально остается в памяти.

После того как нам довелось пройти курс управления автомобилем в скольжении на голом льду, а затем закрепить навыки на курсе скоростного спортивного вождения на «боевом» шипе, руки, ноги и, само собой, голова, помнят, что и как делать.

Первый день выполнения и повторения тренировочных заданий

2019

Audi Winter Experience

Конец зимнего сезона тестов благодаря компании Audi у автомобильной прессы России давно превратился в добрую традицию: Карелия, замершее озеро, курс высшего водительского мастерства от гуру автоспорта Евгения Васина и, конечно, самые последние новинки немецкого автоконцерна этого сезона — A7 Sportback и Q8. Сочетание, которое всегда обеспечивает наивысший уровень адреналина! Поскольку флагманский кроссовер мы успели протестировать в гражданских условиях, то все внимание отдаем новейшему поколению A7, которое впервые оказывается в наших руках.

проходит почти без замечаний в сторону нашего экипажа. И это очень большой комплимент от Евгения Васина и пилотов-тренеров его школы. В прошлом, и особенно в позапрошлом году, когда нам до-

велось впервые побывать на Audi Winter Experience, рация в машине была буквально раскалена от количества «поправок» наших ошибок. Оказалось, что, несмотря на 15-летний стаж вождения,

Узнаем предел
возможностей
A7 Sportback

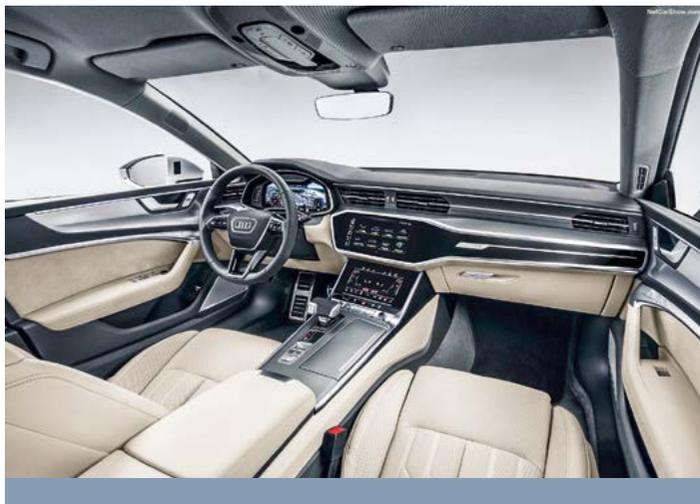


▲ | Евгений Васин

водить машину «правильно» нам еще только предстояло научиться. И вот на третий год появляется приятное и растекающееся теплое чувство, что все это было не зря.



Этой зимой сюрприз подготвила погода: на Карелию «напала» оттепель. В конце февраля здесь обычно стоит хороший минус, но в 2019-м вся расчищенная под трек ледяная поверхность оказалась под сантиметровым слоем воды. Так что пилотам и шинам пришлось бороться еще и с аквапланированием



Конечно же, немаловажную роль в этой подготовке играет первоклассный «инструмент», на котором оттачиваются навыки. В этом году им стал 340-сильный спортбэк А7 новейшего поколения, «обутый» в топовые зимние шипованные покрышки Pirelli, — на этот раз никакого «боевого» шипа, который прощал многие ошибки на льду. Все будет максимально приближено к реальности.

Новая Audi A7, хотя и осталась верна концепции огромного пятидверного спортхэтча, который в самой компании давно получил отдельное название Sportback, изменилась заметно и только в лучшую сторону. Теперь это настоящая стрела, рассекающая пространство. Низкая, обтекаемая, граненая и неизменно свирепая, готовая даже на голом льду рвануть в бой, чтобы даже в статике сообщить окружающим в целом и конкурентам в частности о своем спортивном характере.

На самом деле, как и у всех гражданских Audi, характер у А7 настраиваемый — поведение огромного табуна под капотом подконтрольно системе выбора режимов, где из дикого мустанга машину можно превратить в прогу-

лочную лошадку для всей семьи. Правда, такой режим в школе Васина исключен: во всех машинах не только активированы максимально спортивные настройки, но и полностью отключена система стабилизации. Физическая подстраховка одна: металлический плаг-бампер спереди и дополнительная защита под днищем, а также под задним бампером — все это помогает избежать кузовных повреждений.

Посадка в А7, конечно, не такая, как в кроссоверах марки. Там из-за высоты приходилось сидеть вертикально — иначе просто не видно размеченной конусами трассы. Ну а в низкий Sportback сядешь как в настоящий спорткар, в полулежащем положении, заноса в салон ноги уже после того, как устроился внутри. Цепкость и удобство кресел на высоте, так же как и лежащий в руках спортивный штурвал.

На знакомых разминочных упражнениях в виде всевозможных «змеек», в том числе скоростных, начинаешь вкатываться уже со второй-третьей попытки, помня о том,

что на голом льду крутить рулем нужно на этап раньше. То есть поворачивать тогда, когда до поворота еще метров двадцать. Дурацкая привычка и грубая ошибка — перекрут: когда чувствуешь, что не вписываешься, баранку рефлекторно крутишь в упор, забывая, что основная работа ведется газом и тормозом. Результат закономерный — потеря траектории.

Если сравнивать с Audi A5, на которых мы гоняли в прошлом году, в Audi A7 более ощутима масса. Машина основательна в поведении и размеренна в реакциях, что дает секундный запас времени, чтобы понять, как выправить ситуацию при сносе или заносе, — и тот и другой развивается плавно.

Сбивают с гоночного кайфа только хлюпающие лужи, на которых машину перманентно подтормаживает с разных сторон.

На «боевых» упражнениях, имитирующих прохождение отдельных отрезков зимней раллийной трассы, единственное замечание — перегазовка. Управляться с 340-сильным мотором при прохождении трассы боком иногда получается слишком рьяно: избыточная работа акселератором выносит на внешний радиус, где есть шанс зарыть задние колеса в бруствере. Резкий сброс газа тоже не всегда выручает — машину утягивает внутрь поворота. Точный баланс тяги в вираже — секрет не только безопасного прохождения, но и скоростного, когда не трастишь драгоценные секунды на исправление ошибок.

Audi A7 Sportback пока представлена в России в единственной версии — с 3,0-литровым бензиновым турбомотором V6 мощностью 340 л. с., полным приводом Quattro Ultra и 7-ступенчатым «роботом». Цены начинаются от 4 565 000 рублей

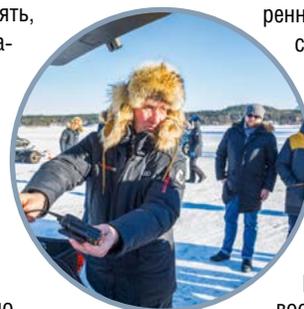
Каков итог?

Повторюсь, что в этом году, приехав в школу вождения Евгения Васина, я впервые осознал, что ни одна тренировка не прошла даром. Даже при любом приводе уверенности за рулем очень

сильно помогает тот факт, что в экстремальных условиях управления ты начинаешь рефлекторно реагировать правильно на те вещи, на которые раньше реагировать вообще не успевал. Так

что при любой возможности посетить Audi Winter Experience не стоит отказываться. Тем более что отныне компания Audi компенсирует 50% стоимости курса всем желающим.

Что же касается Audi A7 Sportback, то это по-прежнему одна из самых красивых машин бренда. Главное достоинство ее поведения заключается в том, что Audi традиционно не требует от водителя быть Колином Макреем, чтобы поймать кайф от скоростного прохождения трассы. Умение быть спортивной только тогда, когда это требуется, оставаясь при этом в наивысшей степени комфортной машиной, — давняя благодетель Audi, за которую многие ее и выбирают.





Небанальная ГЕРМАНИЯ

Изучаем
Бремен, Зинсхайм
и Вольфсбург
на дизельном
Skoda Kodiaq



Илья Огородников

Многие удивятся, но Германия входит в десятку самых популярных туристических стран у россиян, опережая Италию, Испанию, Грецию, Кипр и даже Таиланд. Журнал «Движок» решил своим ходом доехать из Петербурга до центральной страны Европы, чтобы увидеть не только исторические, но и автомобильные достопримечательности Германии.

На протяжении целого года нашим неизменным спутником в путешествиях является Skoda Kodiaq — вместительный и невероятно удобный кроссовер неоднократно радовал нас своими «фишками» Symply Clever, превращаясь то в дальнбойный крейсер, то в мобильный офис, то в семиместный микроавтобус. Если в путешествия по России мы регулярно отправляемся на бензиновых модификациях, то для поездок в Европу выбор однозначен — только дизель. При почти равной стоимости бензина и дизеля в Европе Kodiaq с двигателем

2.0 TDI потребляет в полтора раза меньше своего «коллеги» с мотором 2.0 TSI, что при баке одного объема в полтора раза увеличивает дальность хода, — проверено десятками тысяч километров.

На этот раз маршрут нашего приключения получился необычным. По прямой от Петербурга до Берлина через Прибалтику и Польшу около 2 тыс. км, то есть в нормальном ритме со всеми границами около трех дней пути, что очень интересно, но довольно утомительно. Совершенно неожиданно в голову пришла идея: и Германия, и Россия находятся в акватории Балтийского моря, а значит, в Европу можно не пилить три дня за рулем, а около двух дней наслаждаться круизом.

К нашему удивлению, оказалось, что из Санкт-Петербурга в Германию пассажирские паромы уже несколько лет не ходят: нет спроса, только

на грузовые. Ну что же, не беда, раз рядом есть Финляндия, откуда корабли идут абсолютно по всей Балтике.

Сразу скажем, что подобная прогулка обойдется дорожке путешествия на машине. Места на пароме покупаются четырехместными каютами: даже если вы собрались плыть один, все равно придется платить за все четыре места. Плюс провоз автомобиля. Общая стоимость билета «туда — обратно» на четырех человек с машиной — около 1000 евро. Время в пути — шесть часов из Петербурга до Хельсинки и еще 1,5 суток плавания до немецкого порта Травемюнде. То есть где-то на день короче поездки за рулем и, конечно, намного легче физически.

Поскольку паром прибывает в Германию поздно вечером, практически сразу придется отправиться в гостиницу. Ближайший к порту крупный город — Гамбург, до которого еще час езды.

Тут море вариантов как по отелям, так и по частным апартаментам и домам на любой вкус и кошелек.

Ну а утром пора пускаться на поиски приключений. Сразу скажем, что Германия

настолько богата всевозможными историческими памятниками всех времен, что изучать ее можно бесконечно. Мы же, как обычно, решили выбрать не тривиальный маршрут — по крупным историческим центрам, а проехать по менее значимым, но не менее интересным городкам, половина из которых имеет отношение к автомобильной жизни.



Главная беда на пароме между Финляндией и Германией — очень высокие цены в корабельных буфетах и ресторанах. Комплексное питание на сутки на одного человека — от 58 до 72 евро. Питание на четверых за все время плавания будет стоить около 200 евро. Хотя делать это запрещено, лучше взять еду из машины с собой — никто сумки на пароме не проверяет. В качестве бонуса — бесплатное пользование сауной



Бремен



Бремен

Первый немецкий город, который заочно знаком всем российским детям, — Бремен. Он был основан на реке Везер в конце VIII века королем франков и лангобардов Карлом Великим. Как и многие немецкие поселения раннего Средневековья, центр города является музеем под открытым небом, а потому можно смело отвести день на прогулку.

Главная достопримечательность — Рыночная площадь с ратушей, а также ряд знаковых памятников, главный из которых — Бременский Роланд. Статую установили еще в XIV веке, а после разрушения восстановили в начале XV столетия. Это памятник герою-рыцарю из немецких сказаний, который, по легенде, хранит город: жители верят, что если

Большая часть населения Германии живет в городках с населением менее ста тысяч. Почти в каждом таком городке стоит какой-нибудь завод, и производят эти заводы буквально все: от металлопроката и сельскохозяйственных тележек до высокотехнологичных устройств для космической отрасли

он будет разрушен, то и Бремен в скором времени погибнет.

Огромная часть города посвящена героям сказки «Бременские музыканты», главный памятник которым установлен неподалеку, причем относительно недавно — в 1951 году. Практически все исторические улочки, сувенирные лавки и кафешки будут так или иначе связаны с Ослом, Собакой, Котом и Петухом. В целом Бремен — бюргерский город, пропитанный духом средневековой жизни Германии. Тем же, кто тяготеет к современности, стоит обязательно дойти до конца Бюргерпарка, чтобы попасть в Универсум — музей науки при городском университете, где можно не только смотреть, но и испытывать экспонаты.

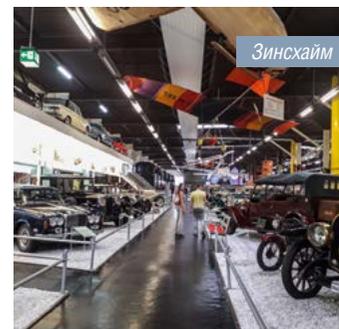
Зинсхайм

После Бремена открываются направления в центральную и южную Германию через Дортмунд,

Дюссельдорф и Франкфурт. В каждом из этих городов можно смело оставаться минимум на день. Однако у нас есть цель — Зинсхайм. Не слышали о таком? А зря: именно здесь находится фантастический по размерам и экспозиции Музей автомобилей и техники, эдакий технодиснейленд: 3 тыс. экспонатов, 50 тыс. квадратных метров площади и миллион посетителей в год!

Уверен, всех представителей мужской половины человечества, от мальчиков до стариков, тут можно оставить на день, если не на выходные.

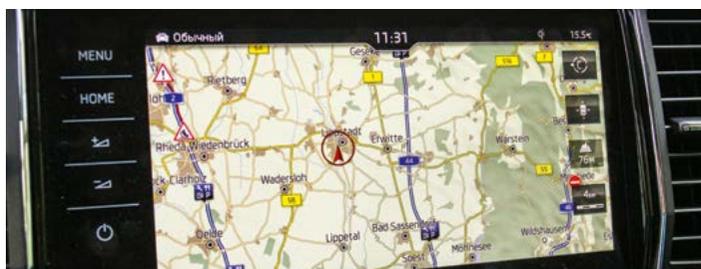
Музей представляет собой целый район города, разделенный на тематические открытые и закрытые зоны. Здесь находятся коллекции тракторов, мотоциклов, грузовиков, спорткаров, болидов, прототипов, экспериментальных машин, исторических автомобилей высших лиц государств, в том числе личный «Майбах» Гитлера.



Зинсхайм



Многие особенности Skoda Kodiaq проявляются в долгих путешествиях. Даже в семиместной версии у машины вместительный багажник. Сзади — благодаря столикам, розеткам 220 В, отдельному климат-контролю, шторкам и даже специальным фиксаторам головы — можно устроить кабинет, столовую и спальню!





Тут же — поезда разных эпох, всевозможные двигатели и установки.

Отдельная экспозиция посвящена военной технике, в том числе с интерактивными экспозициями, — например, можно дистанционно поуправлять настоящим немецким танком.

Кроме того, здесь собрана шикарная авиационная коллекция — как военных истребителей, так и гражданских воздушных судов, включая сверхзвуковые пассажирские самолеты «Конкорд» и Ту-144, на борт которых можно подняться.

В Германию стоит приехать только для того, чтобы побывать здесь, — фантастическое место!

Вюрцбург

Конечно, приехав в Германию на машине концерна VAG, проехать мимо Вольфсбурга мы никак не могли. Однако, прежде чем рвануть обратно, на север Баварии, по дороге можно заехать во множество городов, у большинства из которых древняя история.

Один из них — Вюрцбург, расположенный на реке Майне. Первое упоминание о нем относится к VIII веку, после чего начинается

бурное развитие города, которое и отразилось в его архитектуре.

В первую очередь стоит сказать, что Вюрцбург являлся столицей одноименного епископства, которое существует и по сей день. А потому город и окрестности изобилуют христианскими храмами и дворцами, главный из которых — величественная резиденция епископа. Ну а визитная карточка города — возвышающаяся на нем крепость Мариенберг.

Помимо прочего, Вюрцбург славен историческими событиями. Именно здесь прошел первый в Германии рыцарский турнир. Из неприглядных фактов: в силу глубокой религиозности жителей город был одним из главных центров Европы по сжиганию ведьм. А в конце XIX века — уже благодаря науке, а не колдовству — Конрад Рентген открыл здесь названные его именем лучи.

Вольфсбург

Рядом с главным городом концерна Volkswagen есть еще один, знакомый российскому уху, — Брауншвейг. Вопреки распространенному мнению, одноименная колбаса была придумана в СССР, но в том числе на основе рецептов, привезенных к нам во времена Петра I выходцами из Германии. Отсюда и ностальгическое название. Сам город начала XI века сегодня имеет статус одного из главных научных центров страны.

Автомобильное производство концерна VAG сосредоточено



Вюрцбург



чуть севернее. Нас же интересует не сам завод, на который попасть просто так не получится, а автомобильно-промышленный парк «Автоштадт» — тематический природно-архитектурный комплекс, где есть музей Volkswagen и брендированные павильоны марок, входящих в концерн. В павильоне каждой из них можно ознакомиться с современными и историческими моделями и посмотреть инсталляции.

Но главное место все-таки отведено музею, где представлены все этапы истории автогиганта. Здесь есть первый и последний Volkswagen Beetle, Golf с мотором V12 и множество исторических моделей, которые так или иначе имели отношение к концерну Volkswagen или его создателям.

Каков итог?

Можем сказать сразу, что ехать в Германию меньше чем на две

недели практически бессмысленно. Здесь едва ли не каждый городок, каждая деревенька, не говоря уже о мегаполисах, пропитаны тысячелетней историей. В этой стране невероятное количество музеев, выставок, событий и мероприятий, часть которых мы, кстати, успели посетить. Об этом — в предыдущих номерах нашего журнала.

Редакция «Движка» уже составляет новый маршрут по Германии, финальной точкой которого станет международный автосалон во Франкфурте. Ну и конечно, мы планируем не расставаться с нашим уже практически родным «Кодьяком», который ни в одной поездке нас ни разу не разочаровал.



У Skoda по традиции самый «семейный» павильон. Посетители с колясками рассматривают новинки, детишки могут покататься на «мини-шкодах», ребята постарше — выбрать современный фирменный велосипед, а взрослые — проникнуться историей марки...



Вольфсбург



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

СТАРТЕРЫ автомобильные

СТАРТ
ВОЛЬТ 



Полное соответствие штатным изделиям по габаритным размерам и выходным характеристикам



Постоянный рост ассортимента на легковые иномарки, LCV и грузовые автомобили



Специальная серия стартеров для автомобилей ВАЗ/ГАЗ/УАЗ



100% пооперационный контроль при производстве



Расширенная гарантия - 2 года

 **TecAlliance**
Data Supplier

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

Подробная информация на сайте:

startvolt.com