



август 2019 • #77

Движок

про автомобили в деталях

РЕМОНТНЫЕ УЗЛЫ FAG и FAG SmartSET

Восстанавливаем ступицы
вместе с Schaeffler

30



В КРЫМ НА КЕМПЕРЕ

Тест-драйв
Volkswagen California



16

Новый флагман
из Набережных Челнов



44



КАМАЗ
54901

54

Большой тест 5-тонных буксировочных тросов

Skyway, Airline, Mega Power,
Skybear, New Galaxy, Zeus,
«Строн-Про», Auto Start,
Stels, Nord Yada и Noname



10

StartVOLT подвел итоги работы первых шести месяцев 2019 года

59

«Шелковый путь — 2019»

Удачный дебют новых категорий
и достойный соперник КАМАЗов



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.

Приглашаем посетить наш стенд на выставке **MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW**
26-29 августа 2019 года, г. Москва, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», павильон 2.2, место В421

www.luzar.ru

ГАРАНТИЯ 2 ГОДА НА ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ТЕХТАР И NISSHINBO



Компания **TMD Friction**, ведущий мировой разработчик и поставщик комплектующих для тормозных систем автомобилей, объявляет о запуске гарантийной программы на продукцию своих премиум-брендов – Textar и Nisshinbo. С 1 августа 2019 года на тормозные колодки этих марок на территории Российской Федерации действует гарантия сроком до 2 лет (Срок гарантии составит 24 месяца или 40 000 километров пробега (в зависимости от того, что наступит раньше)).

Движок

про автомобили и детали

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.ru



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

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

Подписано в печать 01.08.2019 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.

16+



Россия живет по московским законам

О том, что Москва — это не вся Россия, часто любят говорить сами москвичи. Ну, или те, кто в Москве живет, подразумевая, что жизнь в столице и в регионах сильно различается. Беда в том, что даже жители Петербурга, то есть во многом сопоставимого мегаполиса, имея возможность регулярно бывать в Первопрестольной, вынуждены отмечать оторванность ее жизни и жителей от того, что происходит в стране в целом. И автомобилистов это касается в том числе.

Взять хотя бы законодательные инициативы в отношении авто-владельцев. Последняя из заявленных — сокращение размеров парковочного места под предлогом дефицита площадей. (На самом деле стремление «утрамбовать» парковки связано с желанием чиновников увеличить количество поступающих с автостоянок денег за счет увеличения парковочных мест на единицу площади. Но в данном случае это значения не имеет.) Какое отношение эта инициатива имеет к регионам или крупным городам? Никакого! Даже в Петербурге ситуация с парковками не является критической, что уж говорить о других, менее населенных, городах. Однако в случае если закон примут, ГОСТ на размер парковочного места изменится по всей стране, и жители всех населенных пунктов России будут втискиваться на стоянки.

А как вам инициатива внедрения спецномеров для электромобилей, владельцы которых будут иметь ряд льгот и приоритетов для проезда? Преподносится это как один из первых шагов для стимулирования покупки россиянами личного электротранспорта. Однако даже дураку понятно, что внедряется

это для того, чтобы столичные толстосумы на многомиллионных «Теслах» имели законное право не ездить в одном транспортном потоке с челядью. Опять же, какое отношение эта инициатива имеет к автомобилистам Петрозаводска, Пскова или Лодейного Поля? Вообще никакого.

Если же вспомнить многострадальный техосмотр и страховку ОСАГО, которые безуспешно пытаются реформировать уже лет пятнадцать, пытаюсь найти баланс между платежеспособностью населения и жадностью страховых компаний, то, опять же, обнаружится, что данные реформы в лучшем случае имеют отношение к крупным городам. Если заехать в мелкий населенный пункт, поселок городского типа, село или тем более деревню, которых в нашей стране еще очень много, быстро выяснится, что местные автомобилисты порой не то что не страхуют свои автомобили, а даже не ставят их на учет в ГИБДД, потому что они в гробу видали и техосмотр, и страховку ОСАГО, и транспортный налог, и столичных чиновников, всё это придумавших.

Почему всё? Потому что переехавшие в Москву или даже

родившиеся там люди очень быстро забывают о том, что творится за пределами МКАД. А порой просто не знают. Даже в разговорах с московскими «автоэкспертами», которые печатаются в уважаемых изданиях, порой приходится слышать удивительные для регионала вещи. Например, некоторые московские автожурналисты не понимают смысла существования внедорожника «УАЗ Патриот», на котором, по их мнению, уже некуда ездить. Не понимают они и предназначения моделей АвтоВАЗа, ведь, если добавить «каких-то» 300–400 тысяч, можно купить нормальную иномарку. Не понимают, что для многих людей в России покупка подержанного автомобиля за 100–150 тысяч — это уже праздник. И так далее и тому подобное...

А потом эти люди, например в силу обстоятельств, попадают во власть или в какой-нибудь инициативный экспертный совет. И вот с таким, московским, видением мира начинают выдавать предложения по «улучшению» жизни россиян. А вы удивляетесь, откуда у нас такие законы... Из народа, из простого московского народа.





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ
**ВЫХЛОПНЫЕ СИСТЕМЫ
TRIALLI**

ПРОВЕРЕНО МЕХАНИКАМИ

ДОКАЗАНО ИНЖЕНЕРАМИ

Выхлопные системы TRIALLI – это результат продуманной работы отечественных инженеров и обязательного альфа и бета-тестирования командой механиков.

Такая схема гарантирует исключительную надежность автодеталей TRIALLI.

Приглашаем посетить наш стенд на выставке
MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW
26-29 августа 2019 года, г. Москва,
ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», павильон 2.2, место В421

больше информации о деталях на сайте

WWW.TRIALLI.RU



**Акустический
комфорт**

В глушителях TRIALLI применяется шумопоглощающая набивка из волокна E-Glass



**Экономичность
эксплуатации**

Запатентованная система реактивно-активного движения вихревых потоков снижает показатель противодавления и расхода топлива



**Пять лет
гарантии**

Пятилетняя гарантия от сквозной коррозии

StartVOLT

подвел итоги работы первых
шести месяцев 2019 года



10

Едем в Крым на кемпере

Тест-драйв Volkswagen California.
Часть 1

16



Теперь и с «автоматом»

Тест-драйв обновленного Fiat Ducato

38



30

Ремонтные узлы FAG RIU и FAG SmartSET

Восстанавливаем ступицы
вместе с Schaeffler



54

Большой тест 5-тонных буксировочных тросов

Skyway, Airline, Mega Power, Skybear,
New Galaxy, Zeus, «Строп-Про»,
Auto Start, Stels, Nord Yada и Noname

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **«Уровень сервиса как приоритетное направление развития»**
«Амтел» о принципах оптовых продаж автозапчастей
- 10 **StartVOLT подвел итоги работы за первые шесть месяцев 2019 года**
- 12 **«Мы будем эволюционировать под потребности клиентов»**
Mahle о деятельности в России

Автомобили

- 14 **Новости**
- 16 **Едем в Крым на кемпере**
Тест-драйв Volkswagen California. Часть 1

Автокомпоненты

- 20 **Новости**
- 24 **EUROREPAR запускает продажи обновленной линейки моторных масел**
- 26 **Новости**
- 30 **Ремонтные узлы FAG RIU и FAG SmartSET**
Восстанавливаем ступицы вместе с Schaeffler

Комтранс

- 34 **Новости**
- 38 **Теперь и с «автоматом»**
Тест-драйв обновленного Fiat Ducato
- 42 **Экспресс-тест MAN TGX XLION 18.440 4x2 и автобуса MAN Lion's Coach L 6x2**
- 44 **Новый флагман из Набережных Челнов**
Тест-драйв КАМАЗ-54901
- 48 **Грядущая безальтернативность автобусу**
Изучаем электробус «Ситиритм 12 ELF»

Автоаксессуары

- 52 **Новости**
- 54 **Большой тест 5-тонных буксировочных тросов**
Skyway, Airline, Mega Power, Skybear, New Galaxy, Zeus, «Строп-Про», Auto Start, Stels, Nord Yada и Noname

Автоспорт

- 58 **Новости**
- 59 **«Шелковый путь — 2019»**
Удачный дебют новых категорий и достойный соперник КАМАЗов
- 60 **4-й этап РСКГ**
«Большой шлем» pilota Carville Racing в Казани

Автодосуг

- 62 **Мечта марафонца и велопутешественника**
Тест электровелосипеда Skoda e-Bike. Часть 1



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

редактор рубрики
Роман Зубко

ГИБДД рассекретила все камеры фиксации нарушений на дорогах

На официальном сайте ГИБДД запущен в работу интерактивный раздел, где представлены данные о средствах фиксации нарушений ПДД.

Об этом сообщила официальный представитель министерства внутренних дел РФ Ирина Волк. В новом разделе сайта инспекции представлена карта, на которой указывается место нахождения камер фото- и видеофиксации правонарушений.

Как уточняется на сайте, раздел пока работает в тестовом режиме и данные о камерах будут постепенно пополняться. Предполагается, что данная карта также поможет в разработке навигационных приложений.

Как сообщает агентство ТАСС, интерактивный раздел был создан после июньского заседания Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности движения. В ходе заседания президент России В. В. Путин заявил, что «целью установки камер является снижение травматизма и сохранение жизни, а потому прятать их не нужно» ■



В Петербурге прошел региональный этап конкурса «Лучший автосервис 2019»

В Санкт-Петербурге прошел региональный (Северо-Западный) этап конкурса «Лучший автосервис 2019».

Участникам необходимо было выполнить как теоретические, так и практические задания; механики и диагносты соревновались на одной из СТО сети Fit-Service в северной части города на Неве, теоретическая часть конкурса, а также церемонии открытия и награждения проходили в гостинице «Полюстрово».

Тройку призеров в заглавной номинации составили станции «Джем-Авто» (Псков) — III место, «Крас и Ко» (Санкт-Петербург) — II место, Winauto-Express (Санкт-Петербург) — I место. В номинации «Лучший руководитель» первое место занял глава СТО Winauto-Express Павел Котов. В категории «Лучший мини-автосервис» первенствовала станция DM Garage из Петербурга.

«Лучшим диагностом автосервиса 2019 года» в Северо-Западном регионе РФ был назван Иван Моисеенко (СТО «Руки из плеч», Псков); «Лучшим механиком автосервиса» признан Игорь Мельников («Крас и Ко», Санкт-Петербург), «Лучшим мастером-консультантом» жюри назвало Дмитрия Чеснокова (DM Garage, Санкт-Петербург).

Всероссийский финал конкурса «Лучший автосервис 2019» состоится в конце августа нынешнего года. Итоги будут подведены в Москве, в дни проведения выставки MIMS Automechanika Moscow, которая пройдет с 26 по 29 августа в выставочном центре на Красной Пресне ■

Volvo отзовет с мирового рынка более полумиллиона автомобилей

Компания Volvo Cars отзывает 507 тыс. автомобилей по всему миру из-за неисправности одного из компонентов двигателя.

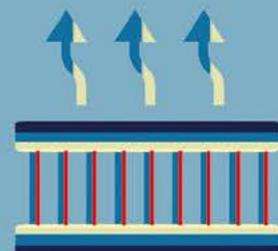
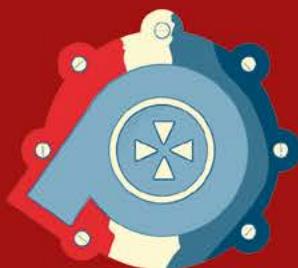
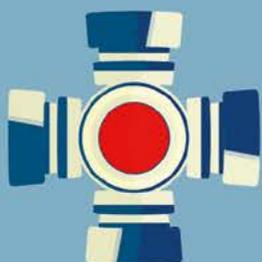
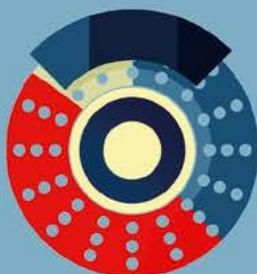
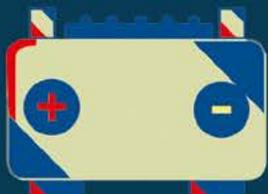
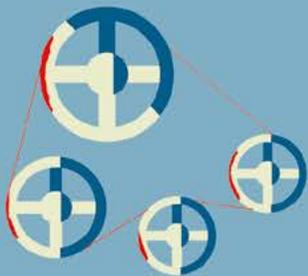
Автопроизводитель выяснил, что в некоторых случаях пластиковый впускной коллектор двигателя на автомобилях Volvo может расплавиться и деформироваться, что в конечном итоге может привести к возгоранию в моторном отсеке, сообщает агентство Bloomberg.

Отзыв коснется моделей с 2,0-литровыми четырехцилиндровыми дизельными двигателями, произведенными в 2014–2019 годах. В частности, в список попали автомобили S60, S80, S90, V40, V60, V70, V90, XC60 и XC90. На сегодняшний момент данных о возгораниях не зафиксировано, отмечает производитель.

В нашей стране, как сообщили «Движку» в пресс-службе Volvo Cars Russia, шведская компания отзовет 4473 автомобиля. Отзыв затронет Volvo 2014–2019 модельных годов с четырехцилиндровыми дизельными двигателями.

Как уточняет Bloomberg, в Volvo не раскрывают данные о возможных финансовых последствиях, связанных с отзывом. При этом отмечается, что компания надеется исправить проблемы с моторами как можно быстрее и клиенты не понесут никаких затрат, связанных с устранением неполадок ■





YES WE HAVE

Более 30.000 артикулов - 172 товарных линеек – ассортимент
для азиатских, американских и европейских автомобилей

MIMS AUTOMECHANIKA 26-29.08.2019
MOSCOW HALL FORUM



НОВЫЙ КАТАЛОГ 2019
Посмотрите на нашем сайте:
www.japanpartsgroup.com

НОВЫЙ СКЛАД
ОБЩЕЙ
ПЛОЩАДЬЮ
60.000 КВ.М.



**МЫ РАСШИРЯЕМ
ЕВРОПЕЙСКИЙ
АССОРТИМЕНТ**

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika JapKo

Уровень сервиса как приоритетное направление развития



Станислав Мартинкевич

«Амтел» — один из лидеров рынка оптовых продаж новых и б/у автозапчастей на территории СЗФО. Журнал «Движок» решил узнать больше о принципах оптовых продаж, тенденциях и перспективах рынка запчастей и пообщался с исполнительным директором компании «Амтел» Еленой Степановой.

Как вы пришли к идее создать отдельную компанию по оптовой продаже запчастей?

— Направление оптовых продаж зародилось значительно позже привычной нам розничной торговли запчастями. Прежде чем принять решение о его запуске, мы долгое время оценивали, насколько оно перспективно для компании и стоит ли вкладывать усилия и ресурсы в его развитие. Ключевую роль сыграло понимание, что у оптовых продаж хорошая перспектива, хотя они и требуют отдельного подхода и администрирования.

Для нас это был новый опыт, и мы сделали ставку на расширение



ассортиментного предложения с расчетом потребностей именно B2B-клиентов. К тому же пул поставщиков позволял наполнить склад необходимыми позициями. Проанализировав, что отдельный подход к таким клиентам дает неплохой результат, мы решили выделить оптовое подразделение в отдельное предприятие.

Почему нельзя было обойтись оптовым отделом в рамках существующей и успешной компании?

— Конечно, можно было остаться в рамках бренда «Евро Авто». Однако наши планы по развитию весьма амбициозны,

а предыдущий опыт развития в рамках большой компании был хотя и успешным, но незначительным. Поэтому было принято решение о начале самостоятельного пути, что, как показывают текущие результаты, оказалось верным выбором. К тому же мы не разрываем отношения, а наоборот: с «Евро Авто» у нас практически родственные отношения, мы очень их ценим.

В чем преимущество отдельного бренда, который необходимо было «раскручивать» по новой?

— Мы практически не занимаемся «раскруткой» этого бренда и не делаем упор на популяризацию «Амтела». Мы скорее продвигаем именно тот уровень сервиса, который можем предоставить нашим клиентам.

Насколько сложно было наладить сотрудничество с партнерами (производителями компонентов) и чем вы привлекали клиентов на начальном этапе — ценами, качеством работы, ассортиментом?

— Привлекать заново не было необходимости. С большей частью партнеров-поставщиков мы знакомы давно. Повторюсь, что

«Амтел» о принципах оптовых продаж автозапчастей

клиентов мы привлекали за счет уровня сервиса — это направление мы оцениваем для себя как приоритетное в нашем развитии.

Вы торгуете новыми и бывшими в употреблении запчастями. В каком соотношении вы содержите запасы и в каком соотношении их покупают? То есть насколько в оптовых поставках востребована именно б/у продукция?

— Продажи б/у и новых запчастей в нашем обороте сопоставимы. Мы не держим запас бывших в употреблении запчастей на складе, делая упор на быструю логистику между нашим складом и разборками партнерской сети «Евро Авто». Таким образом, мы получаем ситуацию, при которой склад компании «Амтел» является лишь хабом.

Какие группы запчастей сегодня наиболее востребованы?

Выделена ли у вас какая-то специализация?

— Среди наших клиентов преобладают станции технического обслуживания. Потребности СТО широки и иногда непредсказуемы. Поэтому мы держим в ассортименте большое количество групп товара, начиная от запчастей для планового ТО и элементов подвески и заканчивая кузовными элементами.

Какие тенденции наблюдаются на рынке? В какой сегмент сдвигается спрос — качественных брендов или лоу-кост-товаров?

— В последние несколько лет мы наблюдаем бурное развитие собственных торговых марок различных оптовых игроков. Вместе с тем наблюдается тенденция улучшения качества этих брендов, и они начинают конкурировать не только с экономсегментом, но и со средним классом, а иногда и с премиум-брендами автокомпонентов. На наш взгляд, на рынке



в данный момент наблюдается перетекание спроса от премиум-брендов в более низкий ценовой сегмент, но с достойным качеством и длительной гарантией.

Вы являетесь эксклюзивным поставщиком брендов Wolf, Metaco и Topcover. Какие аргументы вы используете, чтобы убедить клиентов вы-

брать продукцию этих компаний, а не всемирно известных брендов? Что должно заставить меня как клиента попробовать масло Wolf, а не тот же Castrol или Mobil?

— Мы сторонники цифровой аргументации. Достаточно просто делиться с нашими клиентами нашим собственным опытом

использования продукции этих брендов и опытом наших клиентов и партнеров. Клиенты уже сами делают выбор. Хотя нельзя не отметить, что маржинальность этих брендов очень привлекательна для нас.

Какие у вас планы по развитию в среднесрочной перспективе? Какие направления вы собираетесь осваивать в рамках бренда «Амтел»?

— Мы постоянно анализируем свой ассортимент с точки зрения его привлекательности для клиентов, в том числе и ассортимент бывших в употреблении запчастей, так как это одно из ключевых товарных направлений для нас. Кроме того, планируется работа над еще большей привлекательностью для клиентов брендов компании «Амтел». По своим эксклюзивным контрактам с Wolf, Metaco и Topcover компания «Амтел» сейчас занимается развитием дилерской сети.



МК KASHIYAMA CORP.

Кашияма - превосходное торможение



ПРОИЗВОДИТСЯ В ЯПОНИИ С 1960 ГОДА



Илья Огородников

StartVOLT подвел итоги работы за первые шесть месяцев 2019 года

Российский авторынок завис в стагнации с непредсказуемым прогнозом на конец года. Разных причин такой ситуации немало, однако одна из главных — нынешний уровень благосостояния населения. Проще говоря, у людей недостаточно денег и неясно, когда они появятся. В такой ситуации бизнес подстраивается, выпуская продукцию, соответствующую спросу, и производители компонентов не исключение. Об актуальных тенденциях рынка запчастей и о том, что производственная компания делает для успешного развития в сложный период, рассказывает директор по маркетингу StartVOLT Игорь Явдошук.

❶ По итогам первого полугодия 2019 года каких результатов удалось достичь бренду StartVOLT? С чем вы это связываете и в каком направлении собираетесь двигаться?

— На данный момент мы идем с приростом продаж к прошлому



году более 20% и планируем увеличить этот показатель в осенне-зимний сезонный период. Продажи деталей для иномарок сравнялись с продажами деталей для ВАЗ/ГАЗ/УАЗ в нашем портфеле и достигли показателя

50% от общего объема. Вот почему у нас в приоритете первый аспект развития ассортимента — расширение по уже имеющимся товарным группам. Каждый месяц мы осваиваем и запускаем в производство 20–30 новых изделий, с октября выйдем на значение 50–60. К концу года планируем осуществлять запуск не менее 90 изделий ежемесячно.

❷ Есть ли какой-то акцент в развитии производства или приоритетное направление?

— Мы развиваем производство новых моделей для всех машин как легкового, так и грузового сегмента, представленных в России и СНГ. Это касается прежде всего уже устоявшихся групп: генераторов, стартеров, комплектующих для них, катушек зажигания, всех видов производимых нами датчиков (включая лямбда-зонды), деталей системы стеклоочистителя (трапеции и моторредукторы), деталей топливной системы (модули топливного насоса и их комплектующие). Наша цель, как и прежде, — закрыть всю линейку указанных изделий для 90% автомобилей, представленных в России.

Ключевыми товарными группами по-прежнему остаются

генераторы и стартеры, однако уже в этом году мы планируем совершить очередной рывок именно по генераторам.

❸ Что именно вы имеете в виду?

— С 26 июня 2019 года мы начали поставки нового ассортимента — генераторов для отечественных автомобилей ВАЗ/ГАЗ/УАЗ из линейки «Стандарт», десять новых позиций.

Сейчас уникальная линейка генераторов StartVOLT повышенной мощности для отечественных автомобилей является визитной карточкой нашей компании и составляет более 10% в общем продаж StartVOLT.

Однако для усиления наших позиций, а также исходя из потребности, существующей на рынке, мы приняли стратегическое решение начать производство и поставки генераторов для отечественных автомобилей со стандартными характеристиками.

❹ В чем основное отличие таких генераторов?

— При производстве ключевых узлов генераторов как стандартной, так и повышенной мощности используется только автоматическая сборка и 100%-ный пооперационный контроль качества. Выходная проверка всех



производимых генераторов производится на специализированном профессиональном оборудовании.

Готовый к поставкам ассортимент включает все топовые позиции для автомобилей ВАЗ/ГАЗ/УАЗ, при этом уровень отпускных цен на 25–30% ниже цен на модели из линейки генераторов повышенной мощности. Мы убеждены, что старт продаж данных моделей позволит нам увеличить нашу долю на рынке генераторов для отечественных автомобилей минимум в 2,5 раза.

❗ Почему вы решили выпустить подобную категорию товаров?

— Мы приняли решение с целью охвата рынка создать линейку, которая полностью соответствует характеристикам оригинальной продукции. Сделано это для тех, кому улучшенные компоненты не нужны. Такие генераторы дешевле нашей «мощной» серии

на 25–30%. Генераторы «мощной» серии дороже в производстве: восемь диодов вместо стандартных шести, использование особого ротора на четыре вывода вместо оригинальных трех и так далее. Кстати, почти все комплектующие линейки «Стандарт» взаимозаменяемы с оригиналом.

❗ Какие планы у вас на ближайшее будущее?

— Наша стратегия за 10 лет работы не меняется. Мы усердно стремимся к тому, чтобы стать поставщиком деталей автоэлектрики № 1 в России, предлагая максимально популярный ассортимент с неизменным качеством и расширенной гарантией по справедливому и отвечающим рыночным и производственным реалиям ценам, и мы уверены, что нам удастся добиться этого.



Начав свою деятельность в 2010 году с генераторов уникальной улучшенной конструкции с повышенными выходными характеристиками, существенно отличающимися в лучшую сторону от оригинала (100 А — карбюраторная серия, 135 А — инжекторная

серия), StartVOLT сумел занять существенную долю по генераторной группе на рынке России и стран СНГ, получив признание со стороны партнеров и потребителей. На данный момент «мощные» генераторы StartVOLT де-факто по-прежнему не имеют аналогов среди конкурентов.



Continental 
The Future in Motion



Ясность вместо пустых слов: 5-летняя гарантия.

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

Без «если» и «но». www.contitech.de/5



Power Transmission Group
Automotive Aftermarket

Мы будем эволюционировать под потребности клиентов



Вадим Аскарлов

Сегодня трудно представить себе большой бизнес без постоянных конференций, презентаций и прочих медиаактивностей. Иногда мировые производители устраивают целые мировые туры, которые проходят, например, по странам Европы, не забывая, конечно, и о российском рынке. Журнал «Движок» не мог пропустить ответственное мероприятие концерна Mahle, в ходе которого выяснил, в каких сферах сейчас лидирует компания и в какую сторону планирует развиваться.

Компания Mahle — один из тех брендов, вокруг которых строится сам сегмент автокомпонентов. Mahle Aftermarket занимает всего 7% деятельности компании, а 93% — это поставки на конвейер. Мировой товарооборот бренда порядка 13 млрд евро, у компании более 176 производственных локаций и 6 тыс. инженеров, которые трудятся в 16 исследовательских центрах. Общее число сотрудников, которые работают на Mahle, — более 78 тыс. человек. Mahle входит в топ-20 мировых поставщиков запчастей на конвейеры автосборочных предприятий.

В первую очередь целью пресс-конференции было донести до гостей мероприятия преимущества Mahle как разностороннего бренда. Mahle Aftermarket сейчас покрывает более 150 тыс. наименований товара в целом в мире. В России же таких наименований только 10 тыс., поэтому в компании резонно заметили, что именно на нашем рынке бренду, мягко говоря, «есть куда двигаться».

Несмотря на общую нацеленность компании на OEM, деятельность Mahle Aftermarket также весь-



ма масштабна: 25 подразделений в мире, 1700 сотрудников и более 25 тыс. партнеров. В Aftermarket Mahle входят семь торговых марок. Одним из знаковых шагов компании стал отказ от названия бренда Mahle Original и переименование его просто в Mahle. В целом в компании сейчас идут по пути максимальной маркетинговой централизации всех брендов под одним названием: Mahle. Именно бренд Mahle должен стать тем зонтиком, под которым объединятся все товарные группы немецкого производителя.

Хотя для некоторых брендов своего портфеля Mahle делает исключение. К примеру, австрийская марка Knecht останется, так как это не просто название продукции, а маркетинговая единица, имею-

щая многолетнюю успешную репутацию. Но в Mahle отметили, что это исключительно маркетинговый ход и никакой разницы в качестве между продукцией Mahle и Knecht не существует.

Одна из самых интересных историй связана с брендом Behr. Этот бренд появился в портфеле компании специально, чтобы закрыть сегмент термоменеджмента, то есть это все те технологические решения, которые связаны с управлением температурой в автомобиле.

Не забыли представители Mahle упомянуть и один из самых успешных своих брендов — Clevite, который создает продукцию, представленную главным образом для американского двигателестроения: прокладки, выпускные системы,

Mahle
о деятельности
в России

термостаты и т. д. В основном марка производит детали для горнодобывающей и внедорожной техники, которая использует двигатели Caterpillar, Cummins, International и др.

Немалое внимание на пресс-конференции представители Mahle уделили и своему самому молодому бренду — Brain Bee. Под этой торговой маркой производитель представляет оборудование для станций технического обслуживания. Именно на эту, новую для себя сферу в Mahle делают весьма серьезную ставку.

Кроме того, помимо оборудования компания предлагает и системные сервисные решения для станций технического обслуживания, которые используют компоненты Mahle. Это направление стратегии бренда решает задачу стать системным поставщиком. Проще говоря, цель компании — предложить мастеру СТО самый простой способ использовать компоненты





Mahle, начиная с идентификации проблемы и диагностики причин и заканчивая быстрым заказом и получением запчастей через партнеров. Для Mahle особенно важно, чтобы наряду с быстрой доставкой клиент получил товар, который обеспечит качество с сохранением гарантийных обязательств бренда.

Не менее важной вехой развития компании стал тот факт, что с 1 января 2020 года продукция Behr Hella Services будет распространяться логистическим центром Mahle с сохранением всей дилерской сети. Этим решением в Mahle до конца года закрыли весь портфель, связанный с термоменеджментом. До этого момента компания предлагала лишь термостаты, переключатели и прочие незначительные решения в этой области.

Особое внимание представители Mahle уделили смене упаковки, которая уже поступает на рынок. Данный проект является частью работы компании по возвращению к единой торговой марке Mahle и уходу от Mahle Original. Такое решение обусловлено в первую очередь защитой репутации производителя и борьбой с контрафактом.

Не забыли на пресс-конференции и об успехах компании на прошедшей выставке «Автомеханика-2018», где Mahle представила новый сканер для диагностики систем управления трансмиссией и прочими системами. Это устройство позволяет калибровать различные датчики, сенсоры и камеры, которых в современном автомобиле очень много.

Mahle немало внимания уделила и работе, которая ведется над новым клиентским порталом, — сейчас он проходит стадию тестирования. На портале будут необходимые инструкции по соблюдению правил монтажа и калибровки оборудования Mahle. Кроме того, портал создается с очень гибким интерфейсом для получения максимально подробной обратной связи.

Естественно, всех гостей и экспертов интересовал вопрос о локализации производства в России. По словам представителей Mahle, изначально такое развитие планировалось, однако выход на наш рынок совпал с кризисом 2014 года, и руководством было принято решение отложить этот вопрос на неопределенный срок. В будущем Mahle обязательно к нему вернется, учитывая, что рядом с автомобильным кластером в Калуге у компании еще имеются свободные три гектара земли.



После приобретения Mahle компании Brain Vee руководство немецкого бренда приняло решение инвестировать в исследовательский центр и новые производственные площади. Весной 2019 года Mahle заложила первый камень в строительство нового центра



**АВТОСВЕТ
АВТОЭЛЕКТРИКА
АВТОАКСЕССУАРЫ
КРЕПЕЖ
БЫТОВОЕ ОСВЕЩЕНИЕ
ИНСТРУМЕНТ**



**НАШИ ПРЕИМУЩЕСТВА:
АССОРТИМЕНТ
ЦЕНА
СЕРВИС
КАЧЕСТВО**

**Ваше доверие -
наше стремление
ГЛАВНОЕ - ЭТО ЛЮДИ**

Продукция сертифицирована, имеет омологацию, соответствует стандартам качества E-MARK ROHS ISO9001. Работа с российскими производителями

Россия,
г. Санкт-Петербург
тел: 8(812)493-50-86(85)

e-mail: info@nord-yada.ru
web: www.nord-yada.ru

УВАЖАЕМЫЕ ПАРТНЕРЫ И ГОСТИ ВЫСТАВКИ!

Приглашаем вас посетить наш стенд на 23 Международной выставке запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобиля

С 26 ПО 29 АВГУСТА

**Адрес Москва, Краснопресненская наб., д.14
ЦВК «Экспоцентр»**

Проезд Станция метро – «Выставочная»

Стенд А 525 Павильон 2 Зал 1

Будет представлен наш ассортимент и новинки товара

БУДЕМ РАДЫ ВИДЕТЬ ВАС!

WONDERFUL**

ЩЕТКИ СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЯ

- КАРКАСНЫЕ И БЕСКАРКАСНЫЕ
- ГРУЗОВЫЕ И АВТОБУСНЫЕ
- ЗАДНЕГО ОКНА
- ЗИМНИЕ
- РЕЗИНКИ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ РАДИАТОРЫ

- ОХЛАЖДЕНИЯ И ОТОПИТЕЛЯ
- ВАЗ ГАЗ УАЗ ИНОМАРКИ

* СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА

** ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ



Audi представила кросс-купе на базе Q3



Компания Audi представила модель Q3 Sportback — купеобразный кроссовер, построенный на базе не так давно вышедшего на рынок Q3 второго поколения.

Внешне новый Q3 Sportback отличается от стандартного «Ку-третьего» не только покатоной линией крыши: фамильная радиаторная решетка, бамперы и аэродинамическое оперение на кросс-купе оформлены в более спортивном стиле.

Акцент на «спорт» сделан и в технической части: новый Q3 Sportback по умолчанию будет оснащаться системой прогрессивного рулевого управления (передаточное отношение в ней изменяется по мере увеличения угла поворота руля, и последний, таким образом, становится более острым), а также спортивной подвеской. Ее жесткость регулируется с помощью системы выбора режимов вождения Audi drive select с шестью «пресетами», включая offroad.

На первых порах новый Q3 Sportback станет доступен в двух версиях: бензиновой 45 TFSI quattro S tronic (2,0 литра, 230 л.с.) и дизельной 35 TDI S tronic (2,0 л, 150 л.с.). Вскоре после рыночного дебюта модели версия 35 TDI получит полный привод, а также механическую коробку передач.

До конца года гамму двигателей пополнят новые моторы: в частности, более мощный дизель и бензиновый агрегат начального уровня. Последний будет работать по схеме «мягкого» гибрида — со стартер-генератором, литий-ионной аккумуляторной батареей, 48-вольтовой бортовой электросетью и системой рекуперации энергии при торможении. Как заявляют в Audi, подобная силовая установка позволит сэкономить до 0,4 литра топлива на 100 км пути. Топовые версии Q3 Sportback будут штатно оснащены полноприводной трансмиссией quattro на основе расположенной на задней оси многодисковой гидравлической муфты.

На европейский рынок новый Audi Q3 Sportback выйдет осенью 2019 года. Стартовая цена автомобиля в Старом Свете составит 40 200 евро за версию 35 TDI S tronic; модификация 45 TFSI quattro S tronic оценена в 46 200 евро. Дата выхода новинки на рынок России официально пока не озвучена. «Обычный» Q3 появится в РФ не ранее, чем осенью текущего года ■

Стартовали продажи Lada XRay Cross с вариатором

Российские дилеры Lada запустили продажи хэтчбека XRay Cross с бесступенчатой трансмиссией и модернизированной мультимедийной системой.

Автомобиль оснащается вариатором, который сочетается с 113-сильным атмосферным двигателем HR-16 объемом 1,6 литра. Цена кросс-версии хэтчбека с новой трансмиссией стартует с отметки 841 900 рублей.

В «топовой» комплектации автомобиль оценили в 966 900 рублей.

Таким образом, доплата за бесступенчатую коробку передач составляет 50 000 рублей.

XRay Cross стал первой моделью Lada, оснащенной вариатором. Аналогичные трансмиссии компании Jatco уже несколько лет используются на моделях альянса Renault-Nissan-Mitsubishi.

Также компактный кроссовер впервые в истории марки получил мультимедийную систему с поддержкой Apple CarPlay и Android Auto. Модернизированная «мультимедийка» предоставляет доступ к навигатору, позволяет говорить по телефону, отправлять и получать сообщения и слушать музыку онлайн ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Mitsubishi показала обновленный Pajero Sport

Компания Mitsubishi Motors представила рестайлинговую версию внедорожника Pajero Sport.

Автомобиль был официально показан публике 25 июля в Таиланде. Дизайн новинки выполнен в рамках фирменной концепции Dynamic Shield.

Новый Pajero Sport можно отличить от «дореформенной» версии по оригинальным фарам, комбинированным лампам в углах бампера, высокому капоту, а также более массивным хромированным деталям.

Одной из важных особенностей обновленного Pajero Sport стала новая система удаленного контроля. Теперь управлять рядом функций можно через смартфон — например, открывать и закрывать автомобиль, а также блокировать двери багажника. В салоне установлен новый 8-дюймовый цветной ЖК-дисплей и 8-дюймовый смартфон Link Display Audio.

Новый Pajero Sport оснащается турбодизелем MIVEC объемом 2,4 литра. Двигатель работает в паре с 8-ступенчатый «автоматом». Также доступна система полного привода Super-Select 4WD-II. Среди систем помощи водителю представлены Lane Change Assist (LCA) и Rear Cross Traffic Alert (RCTA).

Новый Mitsubishi Pajero Sport производится на заводе компании в Таиланде. Автомобиль в новой версии будет доступен примерно в 90 странах. В России будут продаваться автомобили локального производства, уточнили в Mitsubishi ■



Новый Suzuki Jimny оценен в рублях

В российском офисе компании Suzuki объявили цены на внедорожник Jimny нового поколения.

Стартовая стоимость модели на нашем рынке составит 1 359 000 рублей. За эти деньги клиентам будет предложен автомобиль в комплектации GL.

Более «навороченный» внедорожник в версии GLX, по данным дилеров марки, будет стоить от 1 569 000 рублей.

В обеих комплектациях автомобиль оснащается бензиновым атмосферным мотором объемом 1,5 литра, развивающим мощность 102 л.с. и 130 Нм крутящего момента. Двигатель сочетается с 5-ступенчатой «механикой» или с 4-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Jimny нового поколения, как и прежде, будет иметь рамную конструкцию. В подвеске на своих местах останутся неразрезные мосты с тремя продольными рычагами. Полный привод — жестко подключаемый (Part time 4WD) с понижающей передачей в трансмиссии.

Уже «в базе» новый Jimny будет оснащаться электроприводом регулировок боковых зеркал, электростеклоподъемниками, системой hands free и аудиосистемой с кнопками управления на рулевом колесе; комплекс систем помощи водителю по умолчанию будет включать ABS, ESP, помощь при старте на подъеме (Hill-Hold Assist), систему помощи при спуске с горы (HDC), при экстренном торможении (Brake Assist), а также мониторинг давления в шинах ■

В Россию едет юбилейная спецверсия Volkswagen Touareg

Российское представительство компании Volkswagen объявило о скором начале продаж на нашем рынке кроссовера Touareg в специальной версии One Million, приуроченной к выпуску миллионного экземпляра модели.

Новый Touareg One Million станет доступен в России в течение осени текущего года, сообщает пресс-служба «Фольксваген Груп Рус». Спецверсия, напомним, была разработана в честь выпуска миллионного экземпляра модели Touareg на заводе Volkswagen в Братиславе.

Внешне автомобили «юбилейной» спецсерии можно будет опознать по размещенным на центральной стойке кузова логотипу One Million, колесным дискам особого дизайна (глянцевым 20-дюймовым или 21-дюймовым серебряного цвета), а также эксклюзивному варианту окраски кузова Sechura Beige (бежевый), доступному в качестве опции.

Сиденья «юбилейного» Touareg отделаны кожей Puglia. Верхняя часть передних кресел и дверные панели украшены ромбовидной коричневой прострочкой Amber Brown, которая также используется в отделке приборной панели, рулевого колеса и рычага переключения передач. Кроме того, в интерьере применяются декоративные вставки цвета Silver Wave.

Стоимость нового Volkswagen Touareg One Million для российского рынка официально пока не озвучена. В Европе автомобиль стоит от 80 880 евро за версию с мотором V6 TDI мощностью 286 л.с. ■



Volkswagen California

1
ЧАСТЬ



Илья Огородников

Мечта сбылась! Давно задуманному проекту суждено было исполниться в июле 2019 года. В нашем распоряжении оказался один из самых маленьких кемперов, которые можно купить в России, — Volkswagen California. Ну а маршрут путешествия был известен давно: Петербург — Ялта — Петербург. Основных задач две: понять, что такое жизнь в машине в российских условиях, и своими глазами увидеть, что сегодня представляют собой курорты Крыма. Итак, в путь!

Сразу скажем, что впечатлений и выводов набралось огромное количество, так что по итогам поездки в нашем журнале и на сайте будет целая серия материалов о том, что такое внутренний

автотуризм в целом, в чем его преимущества и недостатки, а также во сколько он обходится.

Первый же материал посвящен, собственно, главному герою путешествия — мини-кемперу Volkswagen California, который служил нам домом на протяжении двух недель.

Обычно автодома представляются здоровенными жилыми модулями, поставленными на шасси коммерческих фургонов вроде Fiat Ducato или Peugeot Boxer, а также в виде всевозможных прицепов, которые таскают «на хвосте»

Едем в Крым на кемпере



Наша California в топовой комплектации Osceap сверкала дорогим ретро-нарядом в память о знаменитых хиппи-мобилях 1960-х годов: двухцветным красно-белым окрасом и невероятно красивыми хромированными дисками. Сразу скажем, что всю дорогу на нас сворачивали головы, а в кемпингах наша машина всегда была в центре внимания: восторженные туристы просили провести экскурсию, а подъем крыши на две минуты останавливал жизнь во всем лагере

внедорожники.

Кстати, за время жизни

в кемпингах о таких вариантах тоже удалось узнать немало интересного.

Наш же Volkswagen снаружи почти ничем не отличается от обычного Multivan — жилой модуль помещен в кузов обычного микроавтобуса.

И именно этот факт дает как большое количество преимуществ, так и ряд недостатков. Но обо всем по порядку.

Снаружи жилое предназначение California выдают три вещи. Главным образом это тент-маркиза, висящая над правым бортом. В стационарном положении она вытягивается, создавая приличных размеров навес. С левого борта

находятся два внешних разъема: один — для подключения электричества, второй — для заправки бака с водой. Особо внимательные обратят внимание на глухо зашторенные задние окна и стьки на крыше — признак наличия мебели внутри и подъемного механизма сверху.

На кабине долго останавливаться не будем: она здесь такая же, как и в топ-версиях Volkswagen Multivan, кроме разве что нарядного красного декора, который сочетается с цветом кузова. Функционал, эргономика, обзорность — все сделано на отлично! Есть даже мусорное ведро в двери, которое регулярно использовалось для фантиков и салфеток. Недостаток один: устаревшая и неточная картография штатной навигации, где Крым еще украинский. Ну и конечно, в жилой машине, рассчитанной на размещение, в том числе, детей и домашних животных, немного странно выглядит шикарный светло-серый замшевый интерьер, испачкать который не составит труда.

За спинками находится очень уютный домик кума Тыквы — невероятно функциональная квартира-студия, рассчитанная на проживание четырех человек: сидячих

✓ На втором этаже полноценная ортопедическая кровать 140x200 мм, светильники и розетка на 12V





За спинкой водительского кресла находится блок розеток: евростандарт на 230 В, автомобильная увеличенной мощности на 20 В и полноценная на 220 В. Кроме того, по всей машине разбросаны еще три розетки на 12 В. И это не считая розетки и двух USB-портов в кабине

^

Увы, главная полноценная розетка на 220 В работает только при внешнем подключении кемпера к электричеству. Евророзетка тянет только гаджеты и максимум ноутбуки. Так что если наружного подключения нет, то жители Volkswagen остаются без чайника, фена и прочих бытовых приборов



Пол жилого отсека выстелен ламинатом, который очень легко моется и не царапается. Под полом находится автономная печка, работающая на солярке из основного бака. Интересно, что печка бесшумная: тепло выделяется за счет химического расщепления топлива

и спальных мест ровно столько. В отличие от рядовых пассажирских микроавтобусов Volkswagen, вся левая сторона California отдана под кухонно-жилью блок, который и съел заднее третье место. Двухместный пассажирский диванчик вместе с массивной багажной полкой, на которой лежит матрас, раскладывается в полноценную кровать 140x200 см.

Итак, что же мы имеем? На уровне второго окна по левой стороне располагаются три секции: раковина с краном, двухконфорочная газовая плита и холодильник с вертикальной загрузкой. Под раковиной и плитой — вмести-

тельная двухсекционная тумба с полками и выезжающим ящиком для приборов. Холодильник со стороны салона прикрыт выезжающим и раскладывающимся столом. Сверху все три секции закрываются прочными стеклянными панелями, которые можно использовать как разделочный стол.

Третье окно California на самом деле глухое. На этом месте стоит двухсекционный шкаф высотой до потолка. В просторной правой секции есть даже штанга для вешалок и отрывающаяся дверца с зеркалом и подсветкой. Слева или со стороны багажника имеется трехэтажная секция с полками, которые мы использовали как технические.

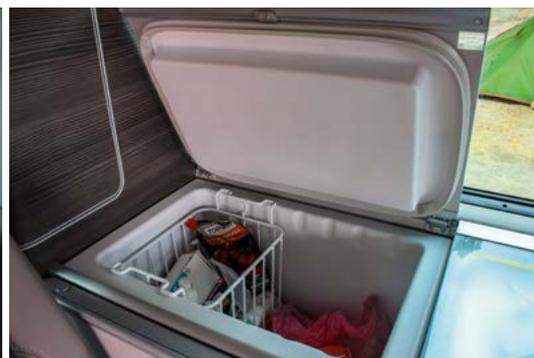
Еще один вместительный отсек со строеными в него динамиками расположен под потолком в задней

✓ Холодильник вместительный — на 40 литров. Имеет 6 режимов охлаждения, но без отдельной морозилки



части салона. Тут же — блок управления климатом. Из-под заднего диванчика выезжает огромное корыто, где хранятся всякие дополнительные приспособления: шланг душа, ручка маркизы, шторы на окна, набор автомобилиста и прочие хозяйственные штуки.

Что касается обеспечения энергией, водой и газом, то все это скрыто под вещевым шкафом на уровне заднего левого колеса. Тут находятся два бака для чистой и грязной воды по 30 литров каждый. Нестандартный газовый



баллон помещен внутрь одного из баков. В отсеке есть вентиляция, так что в случае утечки газ будет уходить наружу. Здесь же — две автономные силовые батареи, которые питают весь автодом. В случае подключения внешнего электричества они заряжаются от него, если питания нет — от штатного более мощного генератора на ходу.

В торце шкафа со стороны багажника размещен штекер для подключения наружного душевого шланга. Подогрева в баках нет, так что мыться придется холодной водой. Напор ради экономии слабенький, да и штатное место для подвеса шланга на багажной двери немцы не предусмотрели. В общем, штука скорее для экстренной помывки, но хорошо, что она есть.

Главный секрет California открывается, когда вспоминаешь, что спальных мест в машине четыре. Нажатие кнопки — и потолок кемпера уезжает на добрый метр вверх, образуя второй этаж с полноценной анатомической ровностью 140x200 см. Если кровать не используется, ее можно поднять



На месте и багажник: сзади спальную полку с запасом влезают два больших дорожных чемодана и пара рюкзаков



и ходить по салону в полный рост. Обитателям «мансарды» положены собственные ночники и даже розетка на 12 В.

Еще один фокус — скрытый в багажной и сдвижной дверях походный мебельный гарнитур: в комплекте с машиной идет раскладной стол и два стула, а также сетка-гамак, которую можно подвесить под крышу, например для вещей.

Что касается самой машины, то Volkswagen California располагает 2,0-литровым дизелем мощностью 204 л. с., полным приводом и даже блокировкой заднего межколесного дифференциала. Зачем это все автодому? Для путешествий по России такая трансмиссия — необходимость даже при высоком клиренсе и внедорожных колесах. Топливного бака на 80 литров при равномерном движении по трассе хватает на 900–1000 км, что позволяет доехать из Петербурга до Ялты с двумя дозаправками.

Каков итог?

Как многие уже догадались, в этой немецкой передвижной автономной квартире не хватает одной, но очень важной детали — туалета. Казалось бы, мелочь: заправок и кафешек на российских трассах (по крайней мере в европейской части России) достаточно, да и единения с природой тоже никто не отменял. На самом деле все не так просто и не так одно-



значно. Вообще, жизнь и путешествие в кемпере выявили такое количество нюансов, что хватит на небольшую книгу. О приключениях по дороге, ночевках и крымских кемпингах — в следующем материале.



ХАРАКТЕРИСТИКИ Volkswagen California

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4904x1904x1990
Снаряженная масса, кг	2607
Объем багажника, л	Н/д
Клиренс, мм	193
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, 4R
Объем, куб. см	1968
Мощность, л. с. при об/мин	204/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	450/1400
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	11,1
Максимальная скорость, км/ч	195
Средний расход топлива, л	7,1

Перед сном все окна в кемпере наглухо зашториваются. На окна жилого модуля есть встроенные шторы-рулетки. Окна кабины нужно завешивать штатными магнитными занавесками. За доплату можно построить роллеты в передние стойки для закрытия лобового стекла



Стоимость протестированного автомобиля
Volkswagen California
6 376 400 ₺

Абсолютное качество невозможно не заметить



Компания NSK - эксперт мирового уровня по производству ступичных подшипников. Мы поставляем нашу продукцию как производителям оригинальных компонентов (ОЕМ), так и на независимый послегарантийный авторынок (IAM). В любом случае верность принципу абсолютного качества всегда выделяет нас среди конкурентов. Наборы ступичных подшипников ProKIT от NSK позволяют клиентам IAM получить продукт, уже проверенный и одобренный производителями оригинальных автокомпонентов. Качество оригинальных запчастей в наборе ProKIT - это начало Вашего пути к абсолютному качеству от NSK.

www.nsk-autoaftermarket.com/ru

**АБСОЛЮТНОЕ КАЧЕСТВО ОТ NSK -
НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ОЕМ**

NSK
EPR KIT
AUTOMOTIVE





Luzar выпустил

ЛЕТНИЕ НОВИНКИ

Компания Luzar объявила о выпуске новых компонентов для автомобильных систем охлаждения.

Фирменную линейку компании пополнили новые радиаторы охлаждения, вентиляторы охлаждения и вентиляторы кондиционера.

В частности, Luzar представил радиаторы охлаждения для таких автомобилей, как Hyundai Tucson (04–) / Kia Sportage II (04–) с механической и автоматической КПП, Mercedes-Benz S-Class (W220) (98–), Toyota Land Cruiser 100 (98–) с двигателями 4.2TD/4.5i, Kia Soul второго поколения. Диапазон цен на новые радиаторы — от 5200 до 9940 рублей.

Новые модели вентиляторов охлаждения Luzar предназначены для автомобилей «УАЗ Патриот», Citroën Berlingo I (96–) / Peugeot Partner I (96–), Volkswagen Transporter T5 (03–). Для Transporter T5 выпущен также вентилятор кондиционера.

Кроме того, Luzar представил новые вентилятор охлаждения и вентилятор кондиционера для автомобилей Dodge Caravan (01–) и Chrysler Voyager (01–). В рознице новые вентиляторы Luzar стоят от 3610 до 4520 рублей ■

StartVOLT выпустил стартеры для Lada Vesta и популярных иномарок

Компания StartVOLT объявила о начале продаж стартеров для автомобилей-бестселлеров среди легковых машин в России.

Новые стартеры, как сообщает пресс-служба компании-производителя, предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Solaris (10–)/(17–), Hyundai Creta (16–), Kia Rio (11–)/(17–) с двигателями 1.4i/1.6i; Lada Vesta (15–) и XRay (16–) с мотором 1.6i, Renault Kaptur (16–) (H4M) с механической коробкой передач, Daewoo/Chevrolet Genra (13–) и Chevrolet Cobalt (11–) с двигателем 1.5i.

Стартер LSt 0906 для Lada/Renault стоит в рознице 4870 рублей, модель LSt 0515 для Daewoo/Chevrolet оценена в 7250 рублей, стартер LSt 08L5 для Hyundai/Kia — в 9000 рублей.

Новые модели стартеров в StartVOLT называют «потенциальными хитами продаж» по причине как большого парка вышеназванных автомобилей, так и отсутствия альтернативных предложений. «По всем указанным позициям StartVOLT является единственным заменителем оригинала», — говорится в официальном сообщении компании.

Стартеры StartVOLT выпускаются на полностью автоматической линии и проходят 100%-ный пооперационный контроль качества. Изделия полностью аутентичны оригинальным по выходным характеристикам и посадочным размерам. На стартеры StartVOLT распространяется расширенная гарантия — два года с момента продажи ■



ZEKERT

**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

редактор рубрики
Роман Зубко



Trialli представил детали привода для «народных» иномарок

Компания Trialli объявила о выпуске приводных валов, ШРУСов и ремонтных комплектов ШРУСа для бюджетных машин зарубежных марок.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Solaris I / Kia Rio III (10–), Daewoo Matiz / Chevrolet Spark (98–).

ШРУСы Trialli, как уточняет производитель, комплектуются всем необходимым для установки (пыльником, специальной смазкой на основе дисульфида молибдена, стопорными кольцами, гайками, хомутами). Детали выполнены из высококачественной стали и имеют высокую точность обработки рабочих поверхностей, что обеспечивает плавность передачи момента на колеса автомобиля.

Пыльники ШРУСа изготовлены из высококачественного синтетического каучука, прошедшего испытания при экстремальных температурных режимах от минус 50 до 80 °С. Сохраняя эластичность в широком диапазоне температур, пыльник обеспечивает герметичность шарнира и долговечность работы.

Ремонтные комплекты ШРУСа марки Trialli разработаны индивидуально для каждой марки автомобиля и содержат в комплектации все необходимое для установки ■



ДОЛГОВЕЧНОСТЬ!



LuK RepSet SmarTAC: Надежность. Автоматическая регулировка износа. Доверие автопроизводителей.

LuK RepSet SmarTAC - система сцепления с высокоточным механизмом контроля и компенсации износа. Новое поколение систем сцепления LuK с инновационными фрикционными накладками HD30 PLUS обеспечивает уникальное преимущество по сравнению с традиционным сцеплением: вдвое больший ресурс!

www.schaeffler.ru/aftermarket, www.rexpert.ru



SCHAEFFLER

На запчасти Textar и Nisshinbo будет действовать двухлетняя гарантия

Компания TMD Friction объявила о расширении гарантии на комплектующие для автомобильных тормозных систем марок Textar и Nisshinbo.

Как сообщает пресс-служба компании, с 1 августа текущего года на тормозные колодки указанных брендов будет распространяться гарантия 24 месяца или 40 тыс. км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше). Расширенная гарантия действует с момента установки колодок на автомобиль на станции техобслуживания.

Как уточняют в TMD Friction, указанные условия распространяются на «любые случаи, связанные с производственным браком изделия: отслоение фрикционной накладки, механические дефекты, некачественная покраска, недостача сопутствующих аксессуаров в комплекте поставки колодок и т. п.».

При наступлении гарантийного случая автовладельцу необходимо будет предъявить документы, подтверждающие покупку и установку колодок на сервисной станции, а также заключение о выявленном браке от СТО.

Для автовладельцев, осуществлявших самостоятельную замену колодок, гарантийный период составит 12 месяцев с момента покупки, что должно быть подтверждено кассовым чеком. В обоих случаях автовладельцам достаточно будет обратиться в российский офис TMD Friction ■



«ПОАР» модернизировал процесс упаковки

ООО «ПО „Авто-Радиатор“» объявило о запуске на своем предприятии полностью модернизированного процесса упаковки готовой продукции.

Как сообщает пресс-служба компании, в июне прошел успешный монтаж и запуск конвейерной линии упаковки.

Новая линия «спроектирована и изготовлена по требованиям ООО «ПО „Авто-Радиатор“» и соответствует самым высоким стандартам качества и безопасности», отмечается в официальном сообщении компании.

Конвейерная линия охватывает полный цикл упаковки готовой продукции от готового радиатора до палето-места. Как заявляет производитель, результатом запуска новой линии стало снижение трудоемкости и увеличение производительности труда на предприятии на 30%.

Производственная мощность модернизированной линии составляет 2 тыс. единиц готовой продукции за одну смену ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



В России станут доступны колодки Winmax

Компания MK Kashiya Corp. представит на выставке MIMS Automechanika Moscow 2019 новый для российского рынка продукт — тормозные колодки марки Winmax.

Колодки, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для установки как на гоночные, так и на «гражданские» автомобили.

Продукцию под брендом Winmax японская компания выпускает с 1984 года; детали марки используются участниками таких крупных мировых соревнований, как «Формула дрифт», NASCAR, ралли «Дакар». Колодки Winmax, как заявляет производитель, разрабатываются с учетом данных, собранных компанией в реальных гоночных условиях.

Весь цикл производства тормозных колодок Winmax (от фрикционных материалов до выпуска конечного продукта) осуществляется на заводе MK Kashiya Corp. в Японии. Колодки соответствуют стандартам качества ISO 9001, ISO 14001.

Стенд MK Kashiya Corp. на MIMS Automechanika Moscow 2019 будет расположен в павильоне «Форум». Выставка пройдет с 26 по 29 августа в ЦВК «Экспоцентр» на Красной Пресне.

А осенью этого года компания MK Kashiya Corp. проведет в России серию технических семинаров, которые состоятся в Новосибирске, Владивостоке, Ростове-на-Дону, Краснодаре; еще один семинар будет проведен в Казахстане (в Алма-Ате) ■



 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

**ДЛЯ ВАШЕЙ
БЕЗОПАСНОСТИ ...**



**HYBRID
technology**

**ВАЖНА КАЖДАЯ
ДЕТАЛЬ АВТОМОБИЛЯ**

www.heynermobil.de

EUROREPAR запускает продажи обновленной линейки моторных масел



В июле 2019 года в России начались продажи обновленной линейки моторных масел EUROREPAR — совместной разработки инженеров Группы PSA и одной из ведущих мировых нефтеперерабатывающих компаний.

Инженерам Peugeot и Citroën удалось найти компромисс и создать продукт, объединивший в себе свойства, которые ранее были недоступны в рамках одного типа масла: сочетание высокого класса экологичности со стойкостью к агрессивному воздействию низкокачественного топлива.

В маслах EUROREPAR применяется высокотехнологичное синтетическое базовое масло, обеспечивающее легкий запуск двигателя и его защиту от износа при низких температурах, а специальный комплект присадок от лидирующих мировых производителей предохраняет от образования отложений и легко справляется с негативными последствиями использования некачественного топлива. Устойчивость к тепловому воздействию позволяет эксплуатировать масло при повышенной температуре и сложных дорожных условиях. Все это позволило создать уникальный локальный продукт по доступной цене, который рекомендован к использованию на протяжении всего жизненного цикла двигателя.

Масла EUROREPAR производятся на одном из самых современных нефтеперерабатывающих заводов Европы, одобренном европейскими и американскими автопроизводителями для поставок смазочных материалов на первичную и сервисную заливки. Все продукты успешно прошли более 1500 часов самых требовательных моторных и лабораторных испытаний.

На текущий момент доступны два вида синтетических масел: **EUROREPAR PREMIUM C2 5W-30** и **EUROREPAR BEST 5W-40**. Масла EUROREPAR поставляются в емкостях различных объемов: 1 литр, 5 литров, 205 литров. До конца 2019 года в линейке смазочных материалов EUROREPAR появятся новые типы моторных, трансмиссионных и гидравлических масел.

PREMIUM C2 5W-30

Полностью синтетическое моторное масло нового поколения для высокофорсированных бензиновых двигателей, требующих одобрения PSA B71 2290, а также современных автомобилей с дизельными двигателями, оборудованными системами доочистки выхлопных газов, в том числе сажевыми фильтрами (DPF). Подходит для двигателей с турбонаддувом.

Разработано совместно с инженерами Peugeot-Citroën. Уникальное сочетание компонентов позволяет продлить срок службы систем доочистки и обеспечить надежную защиту двигателя.

Подходит для бензиновых и дизельных двигателей Toyota, Kia и Honda, оборудованных системами доочистки выхлопных газов, требующих масла уровня ACEA C2.

Преимущества

— уникальный уровень противоизносных, моющих и диспергирующих свойств позволяет минимизировать отложения и обеспечить чистоту двигателя

— адаптированный под российские условия пакет присадок обеспечивает максимальную защиту двигателя от износа в самых жестких условиях

— надежная защита систем доочистки выхлопных газов

— легкий пуск двигателя при низких температурах

— высокий показатель экономии топлива

Одобрено PSA B71 2290

СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ:

- ACEA C2
- API SN/CF

BEST 5W-40

Полностью синтетическое моторное масло нового поколения для высокофорсированных бензиновых и дизельных двигателей (без фильтра сажевых частиц).

Разработано совместно с инженерами Peugeot-Citroën. Изготовлено с применением новейшей технологии, обеспечивающей исключительные противоизносные свойства и длительный срок службы масла.

Преимущества

— специально подобранный пакет присадок позволяет продлить срок службы масла в российских условиях эксплуатации

— повышенная устойчивость к окислению

— высокая прочность масляной пленки

— показатель низкотемпературной прокачиваемости превосходит требования стандарта SAE более чем в 2 раза

Одобрено PSA B71 2296

СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ:

- ACEA A3/B3, A3/B4
- API SN/CF
- MB 226.5/229.3/229.5
- VW 502 00/505 00
- Fiat 9.55535 N2/Z2
- Opel GM-LL-A/B-025
- AVTOVAZ





EUROREPAR

МОТОРНОЕ МАСЛО

ВЫБИРАЙТЕ ОПТИМАЛЬНОЕ
СООТНОШЕНИЕ

➤ **КАЧЕСТВО / ЦЕНА / ХАРАКТЕРИСТИКИ**



ВЫСОКАЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЯ



ЧИСТОТА
ДВИГАТЕЛЯ



ТЕКУЧЕСТЬ
ПРИ НИЗКОЙ
ТЕМПЕРАТУРЕ



УМЕНЬШЕНИЕ
ОКИСЛЕНИЯ
И КОРРОЗИИ



УСТОЙЧИВОСТЬ
К ВОЗДЕЙСТВИЮ
ТЕМПЕРАТУРЫ



ЗАЩИТА
ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ

www.eurorepar.com

Zekkert представил

НОВЫЕ ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ

Компания Zekkert объявила о расширении фирменной линейки тормозных дисков.

Ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, пополнили 70 новых позиций, включая барабаны и диски для таких автомобилей, как Skoda Rapid (13–), Volkswagen Polo V (10), Mazda3 III (13–), Mazda CX-3 (15–).

Тормозные диски Zekkert проходят полный цикл производства на одном заводе, что дает производителю возможность контролировать каждый этап. Выпускаются детали из высокоуглеродного высоколегированного чугуна марки G3000 — подобный материал придает дискам прочность и стабильность геометрии.

Диски проходят антикоррозийную обработку маслом, которая обеспечивает защиту детали при транспортировке и хранении. Некоторые диски покрыты двухкомпонентной эпоксидной краской. Шлифованная поверхность позволяет улучшить приработку диска с колодками ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



NK выпустил детали тормозной системы для Tesla

Компания SBS Automotive объявила о выпуске деталей тормозной системы марки NK, предназначенных для электромобилей Tesla.

Модельный ряд NK, как сообщает пресс-служба компании, пополнился тормозными колодками для седана Tesla Model S, а также тормозными дисками для Model S и кроссовера Model X.

Ассортимент NK включает на данный момент более 140 колодок и дисков для электромобилей.

В расширенную линейку вошли также колодки и диски для ряда как уже выпускающихся, так и новых автомобилей, доступных в Европе. В общей сложности SBS Automotive выпущено 50 новых тормозных колодок и 20 новых тормозных дисков марки NK.

Эти и другие новинки компания представит в конце августа в Москве, в ЦБК «Экспоцентр», на выставке MIMS Automechanika 2019 с 26 по 29 августа. Стенд SBS Automotive будет располагаться в павильоне «Форум» ■

Green Filter обновил модельный ряд

Компания Carberry GmbH сообщила о расширении ассортимента запчастей торговой марки Green Filter.

Модельная линейка бренда, как сообщает пресс-служба компании, пополнилась за счет таких позиций, как воздушные фильтры (38 новых артикулов), салонные фильтры (29 новых артикулов), масляные фильтры (16 новых артикулов), топливные фильтры (36 новых артикулов).

В ассортименте Green Filter, таким образом, в настоящее время насчитывается уже порядка 120 обновленных позиций, включая различные фильтры для популярных легковых и легких коммерческих автомобилей. В частности, для заказа доступны артикулы для Mercedes W205, S205, W213, A207, C207 (12–) и Ford Transit (11–).

Green Filter выпускает фильтры для автомобилей любых производителей — начиная с российских, немецких и японских и заканчивая

китайскими. В линейке есть также комплект угольных фильтров (IF0345K), предназначенный для моделей BMW 5, 6 и 7 серии, выпускаемых с 2015 года.

На всю продукцию бренда Green Filter установлена годовая гарантия. Все заводы, на которых выпускается продукция компании, сертифицированы по системе ISO/TS 16949:2009 ■




DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

Hitachi – мировой лидер в производстве и поставках расходомеров воздуха на конвейеры автопромышленности!

Да, именно Hitachi является лидером в производстве расходомеров воздуха. Его доля в поставках на конвейеры мирового автопрома составляет 40%, это почти 20 млн штук. Количество датчиков в современных автомобилях постоянно растет, поэтому будет расти и спрос на них на независимом рынке запчастей. Hitachi уже сегодня расширяет свое предложение, чтобы уже завтра потребитель независимого рынка запчастей смог удовлетворить свою потребность в качественном и надежном датчике. Сейчас предложение уже насчитывает более 450 деталей, которые закрывают потребность 25 тыс. применений в различных автомобилях.

Для примера предлагаем несколько интересных для российского автопарка позиций:

Артикул	Применяемость в моделях	ОЕ-номер
HITACHI / HÜCO 2505030 / 135030	AUDI / SEAT / SKODA / VW A4 / TOLEDO / SUPERB / GOLF	06A 906 461 B 06A 906 461 BX
HITACHI / HÜCO 2505089 / 135089	CITROËN / FORD / LAND ROVER / PEUGEOT JUMPER / TRANSIT / FREELANDER2 / BOXER	96 749 588 80 / 1516668 LR019830 / 30757655
HITACHI / HÜCO 2505079 / 135079	AUDI / SEAT / SKODA / VW / PORSCHE/ A6 / LEON / OCTAVIA / PASSAT / CAYENNE	06J 906 461 D 958 606 125 10
HÜCO 138350	AUDI / SEAT / VW A4 / IBIZA / PASSAT / CADDY	028 906 461 028 906 461 X
HÜCO 138358	MERCEDES-BENZ SPRINTER 903/904	000 094 10 48 A 000 094 10 48



HITACHI
Inspire the Next

HÜCO
Original

Группа Hitachi со штаб-квартирой в Токио (Япония) и общим оборотом 90 млрд 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

Ремонтируя автомобиль деталями Hitachi, вы можете быть уверены в качестве, равном оригинальному оборудованию. Приобрести оригинальную продукцию Hitachi и HÜCO в России можно у официальных российских дистрибьюторов и в их филиалах.

Информация предоставлена Московским представительством фирмы «ИХР Гмбх Хофмайстер + Румпф», www.ihr-automotive.net.



Zimmermann готовит новинки для России

Компания Otto Zimmermann GmbH представит на MIMS Automechanika Moscow 2019 новые для российского рынка детали тормозной системы.

В частности, в Москве покажут тормозные колодки rd:z — новый продукт в линейке запчастей Zimmermann.

Как утверждает производитель, новые колодки улучшают эффективность тормозной системы автомобиля, они более долговечны, нежели стандартные детали, а также оставляют меньше пыли на колесных дисках.

Состав фрикционной смеси колодок создает особый слой между диском и колодкой при каждом торможении, повышая, по данным производителя, эффективность торможения, а также снижая износ колодки.

Еще один новый для России продукт марки Zimmermann, презентация которого состоится на MIMS 2019, — тормозные диски BlackZ. Это слотированные диски (с насечками), дизайн их поверхности с канавками в виде стилизованной литеры Z запатентован компанией. Подобные слоты, как заявляют в Zimmermann, «обеспечивают оптимальное распределение тепла и увеличивают силу торможения». Также благодаря насечкам предотвращается эффект фединга («замыливания» тормозов), улучшается отклик тормозной системы и торможение во влажных условиях. На диски наносится новое антикоррозионное покрытие CoatZ+ ■



НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



LYNXauto представил новые запчасти

Компания Akita Kaihatsu Japan объявила о начале продаж на российском рынке новых товарных групп автокомпонентов марки LYNXauto.

Как сообщает пресс-служба компании, теперь для потребителей доступны крестовины LYNXauto для карданных и рулевых валов. Ассортимент крестовин разработан для наиболее популярных японских, корейских и европейских автомобилей. Производственная программа включает более сотни позиций.

Крестовины карданного вала LYNXauto изготовлены способом объемной штамповки и многоступенчатой закалки. Для производства крестовин используется легированная сталь SUJ2, а комплектация товара включает необходимые элементы для установки.

Материал уплотнительных манжет устойчив к температурным нагрузкам и воздействию агрессивной среды. Крестовины имеют увеличенный ресурс за счет использования высококачественной консистентной смазки, обеспечивающей снижение трения в игольчатых подшипниках узла.

Кроме того, в 2019 году под брендом LYNXauto начали выпускаться детали пневмоподвески. Начальный ассортимент из 40 позиций разработан для наиболее популярных японских и европейских моделей автомобилей и в будущем будет постоянно расширяться. Комплектация включает все

уплотнения, манжеты, шайбы и другое необходимое для правильной установки деталей оборудования.

Детали пневмоподвески LYNXauto изготовлены из качественных износостойких полимерных материалов, выдерживают значительные перепады температур и обладают высокой устойчивостью к воздействию реагентов. На все товары бренда LYNXauto распространяется гарантия на 24 месяца с момента продажи конечному потребителю при условии установки на СТО ■



ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**



ZEKERT

DEUTSCHER QUALITÄTSSTANDARD

Компания **ZEKERT**
приглашает Вас посетить
свой стенд на выставке
MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW 2019.



26–29
августа



ЦВК «Экспоцентр»
на Красной Пресне (м. «Выставочная»)

ПАВИЛЬОН 2 | ЗАЛ 2 | СТЕНД В321

ВАС ЖДЁТ:

- общение с первыми лицами компании Zekkert
- самые свежие новости о бренде
- ежедневный розыгрыш ценных призов



РЕМОНТНЫЕ
УЗЛЫ

FAG RIU и FAG SmartSET



Восстанавливаем
ступицы вместе
с Schaeffler

сокращающих время простоя, увеличивающих интервалы техобслуживания и минимизирующих общие эксплуатационные расходы на автомобиль. Именно такой подход сейчас необходим эксплуатирующим автопарками и автосервисным компаниям.

Вместе с тем рынок послепродажного обслуживания коммерческих автомобилей диктует свои условия. В отличие от владельцев легковых автомобилей, собственник коммерческого транспорта зарабатывает деньги с каждым километром пробега. Готовность автомобиля к эксплуатации влияет на его рентабельность и общие эксплуатационные расходы (TCO). Причем влияние такого показателя, как TCO, только усиливается. Кроме того, системы и компоненты становятся все более сложными и дорогими. При ремонте коммерческого транспорта все чаще требуется наличие специальных знаний или особых навыков.

«Главным приоритетом является обеспечение СТО ремонтными решениями, которые, несмотря на высокий уровень сложности систем, гарантируют простую и быструю установку запчастей

Компания Schaeffler работает и на рынке автокомпонентов для конвейерных поставок. В основном это детали с крайне низким коэффициентом трения, которые обеспечивают максимальную экономию топлива. Кроме того, производитель занимается ступичными подшипниками, оснащенными датчиками, и разработкой компонентов для осей с электроприводом



Сергей Жуков

Ни для кого не секрет, что любой механизм, узел, деталь имеет свой срок службы, конец которого рано или поздно наступает. Правда, иногда износившуюся деталь можно восстановить, что, однако, вызывает множество проблем. А качественное проведение ремонтно-восстановительных работ может свести к минимуму как временные, так и финансовые издержки. Именно этот путь и предлагает компания Schaeffler для восстановления работоспособности, в частности, подвижного состава, занятого на коммерческих перевозках. Для того чтобы в этом убедиться, нас пригласили в предместье Франкфурта, на одну из площадок компании.

Для транспортных компаний простой автопарк наиболее чувствителен. Это не только не доставленный вовремя груз,



но и целая цепочка связанных с этим причинно-следственных факторов. Кто-то не смог вовремя купить продукты для семьи, произошла остановка конвейера промышленного предприятия из-за не поставленных своевременно комплектующих — и таких примеров можно привести превеликое множество.

Именно поэтому около двух лет назад компания Schaeffler Automotive Aftermarket изменила свое позиционирование в сегменте коммерческого автотранспорта, чтобы быстрее реагировать на потребности меняющегося рынка.

Основополагающим направлением стало применение интеллектуальных ремонтных решений,




DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



и сокращают время ремонта автомобилей, — комментирует Самуэль Браун, менеджер по направлению тяжелого коммерческого транспорта компании Schaeffler Automotive Aftermarket. — Из текущего ассортимента продукции к числу таких решений можно отнести, например, ремонтный ступичный узел FAG RIU или FAG SmartSET».

Ремонтные ступичные узлы FAG RIU и FAG SmartSET

Прежде всего необходимо отметить, что конвейерные комплектующие и ремкомплекты FAG RIU и FAG SmartSET существенно различаются. На это повлияли условия их установки: на автозаводе она в некоторых случаях осуществляется с применением роботов, чуть ли не в стерильных условиях. На автопредприятиях такой «калибровки» и чистоты вряд ли можно добиться. Собственно, поэтому и были созданы ремонтные ступичные узлы FAG RIU и FAG SmartSET — с целью



минимизировать влияние побочных факторов на грамотную установку ремкомплектов в условиях автопарка или СТО.

Современные ступичные подшипники рассчитаны на максимальный срок службы и большой пробег. На сегодняшний день планка для пробега установлена на уровне миллиона километров. При использовании простых

конических роликоподшипников в случае ремонта достигнуть такого уровня практически невозможно, а при использовании предварительно собранных и герметизированных ступичных подшипниковых узлов, таких как FAG RIU, — вполне реально. Это ремонтное решение существенно увеличивает срок эксплуатации автомобилей, одновременно сокращая эксплуата-

ционные расходы автопарка, а также затраты на ремонт на станции техобслуживания.

FAG RIU представляет собой технически усовершенствованную модификацию ступичного подшипникового узла. Предварительно собранный, герметизированный и смазанный на весь срок службы ступичный подшипниковый узел состоит из двух конических роликоподшипников, соединенных после монтажа стопорным кольцом, которое защищает подшипники от повреждений и удерживает в правильном положении при установке на полуоси.

Ступичный подшипниковый узел поставляется с завода-изготовителя в виде пары ступичных подшипников: одного внутреннего и одного наружного. При этом они уже заполнены необходимым количеством смазки соответствующей спецификации согласно требованиям производителя. В комплект поставки FAG RIU также

 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

входит оснастка для запрессовки, что упрощает и ускоряет процесс монтажа, позволяет исключить типичные ошибки, возникающие при ремонте ступичных подшипников, и минимизировать риск преждевременного выхода подшипника из строя. Все это способствует значительному увеличению срока службы и, следовательно, сокращению эксплуатационных расходов.

Особенности этого подшипникового узла позволяют с самого начала исключить типичные ошибки, которые часто случаются при монтаже, например такие, как перекос ступицы колеса на поворотном кулаке, недостаточная очистка рабочей зоны, которая приводит к попаданию грязи в новый подшипник, или неправильная смазка нового подшипника. При установке подшипников ошибки возможны самые разные. Неподходящее или загрязненное смазочное средство, а также неправильное количество смазки может привести к преждевременному выходу из строя ступичного подшипника.

Мастер-класс по установке от Schaeffler

Специалисты Schaeffler провели в учебном центре мастер-класс по сравнению различных продуктов, поставляемых на рынок в этом сегменте. Попутно были продемонстрированы их отличия от комплектов FAG RIU и FAG SmartSET. Уже при визуальном осмотре обнаружилось существенные отличия, в частности по количеству компонентов и смазке (по качеству и количеству), наличию специальной оснастки для установки.

Так, ремонтное решение FAG SmartSET содержит два ступичных модуля, каждый из которых состоит из следующих компонентов: внешнего и внутреннего кольца, тел качения, сепаратора из синтетического материала с фиксаторами, фиксирующего кольца и защитной крышки.

Причем как внешнее, так и внутреннее кольцо каждого ступичного узла имеет покрытие

Durotect B, которое было специально разработано компанией Schaeffler и представляет собой особое порошковое покрытие из оксидов железа.

В чем его преимущество?

Прежде всего это защита от коррозии, увеличенный срок службы, снижение трения, предотвращение появления микротрещин, а также

меньшая вероятность проскальзывания (разница в скорости вращения внешнего/внутреннего кольца и тел качения).

Однако только визуальным осмотром дело не ограничилось. Позатипно была предоставлена возможность установки ремонтного комплекта — аналога и FAG RIU. При установке ремком-

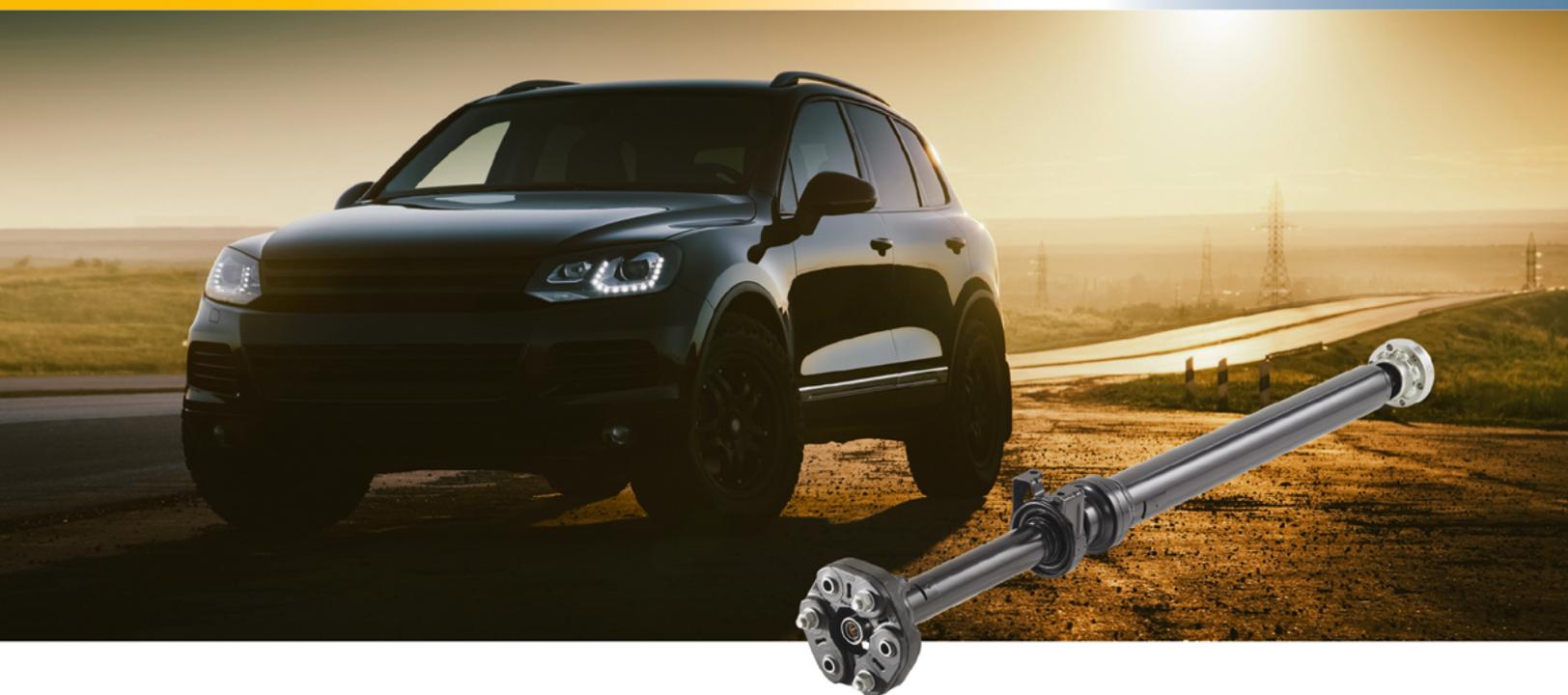
плекта-аналога были выявлены дополнительные операции в связи с большим количеством компонентов. Ко всему прочему дополнительное время уходило на контроль качества сборки отдельных элементов, финального положения уплотнительных колец, также была отмечена затрудненность в визуальной фиксации запрессовываемых колец.

Всего этого не наблюдалось с ремкомплектом FAG RIU. При установке осуществлялось меньшее количество операций, а сам процесс сопровождался визуальным контролем положения элементов благодаря наличию специальной оснастки. Как результат — было затрачено меньше времени с меньшим усилием. Попутно специалисты отметили такие моменты, как использование съемников при демонтаже старых колец, подготовке поверхности перед установкой новых, контроль за маркировкой и положением при установке, а также положением стопорного кольца.

Каков итог?

Ремонтное решение Schaeffler для СТО не уступает по качеству оригинальным компонентам. Оно подходит для ремонта самых разных типов ступиц колес в грузовых автомобилях со ступичными узлами. В настоящее время основные производители грузовых автомобилей (например, Renault Trucks, Volvo Trucks, DAF), а также производители осей (например, SAF) используют 11 типов, при этом всего три варианта RIU позволяют ремонтировать около 43 типов ступиц на более чем 2100 различных моделях автомобилей. Ассортимент постоянно расширяется, и к 2020 году планируется выпустить еще три варианта RIU. Еще одно преимущество заключается в том, что благодаря такой универсальности ремонтные ступичные узлы FAG RIU позволяют станциям техобслуживания экономить время при заказе, а также место на складе.





Покупайте карданные валы там же, где их покупает большинство производителей транспортных средств

Это — единственный путь к уверенности в том, что все характеристики вала будут точно соответствовать требованиям производителя оригинального оборудования, и что вал будет надежно функционировать. Динамика привода означает не только вращение осей и элементов трансмиссии с высокой частотой, но и то, что они постоянно находятся в движении. Расстояния и углы дифракции между этими компонентами непрерывно изменяются, и карданный вал должен придавать этому движению плавность..

Плавно, тихо и безопасно

Карданные валы, производимые компанией GKN Automotive, оптимизированы по весу, точно сбалансированы и обладают высочайшей жесткостью — все это обеспечивает исключительную плавность и тишину их работы. Низкие уровни вибрации не только делают работу водителя более комфортной, но также гарантируют продолжительный срок службы, поскольку небольшие массы, участвующие в работе, не приводят к перегрузке подшипников. Новые разработки компании GKN Automotive, такие как технология валов с пазами под шарики — цельного подшипника линейного движения — оптимизируют рабочие характеристики и повышают безопасность в случае столкновения.

С продукцией компании GKN Automotive работа идет заметно лучше.



Ideas in Motion >



Mercedes-Benz

Байкалит-СКЛ

До России доехал

самый мощный Mercedes Actros

Компания «ДК Рус» — генеральный импортер грузовой и специальной техники Mercedes-Benz в России — представила на нашем рынке грузовик Actros 2663 LS с самым мощным мотором, доступным в линейке.

Автомобиль оснащен двигателем OM473 объемом 15,5 литра мощностью 625 л. с.; развиваемый мотором максимальный крутящий момент составляет 3000 Нм.

Система впрыска X-Pulse, как заявляет производитель, делает эффективнее процесс сгорания топлива в цилиндрах, что, соответственно, позволяет снизить его экономию до 7% по сравнению с прошлым поколением силового агрегата. Двигатель работает в паре с новой коробкой передач Mercedes PowerShift 3.

Бренд febi представил воздушные ресиверы для грузовиков

Компания febi расширила ассортимент продукции за счет воздушных ресиверов для всех популярных европейских марок и моделей грузовиков, прицепов, автобусов и сельскохозяйственной техники.

Производителем новых ресиверов, как сообщает пресс-служба Ferdinand Bilstein, является компания Frauenthal Automotive. Все воздушные ресиверы свариваются из листовой стали и имеют отверстия для подвода сжатого воздуха и слива конденсата.

Для изготовления деталей применяется высококачественная сталь с определенным пределом текучести. Специальное покрытие поверхности защищает изделия от влияния погодных условий и коррозии.

В ассортименте febi представлены также элементы крепления и сливные клапаны для комплектования воздушных ресиверов.

Сжатый воздух используется в таких системах коммерческих автомобилей, как пневмоподвеска, система управления трансмиссией, тормозная система. Для поддержания в них необходимого давления нужен достаточный запас сжатого воздуха. Данная функция, собственно, и возложена на воздушные ресиверы ■



Ретардер в сочетании с современным моторным тормозом обеспечивает тормозное усилие до 800 кВт, которое эквивалентно 1088 л. с. Как подчеркивает импортер, автомобиль стабилен на дорогах, в том числе на горных трассах со значительными перепадами высот.

Первым российским покупателем самого мощного Actros 2663 LS стал дилер John Deere — компания «Тимбермаш Байкал». Автомобиль будет использоваться для перевозок тяжелой и негабаритной техники.

Первый проданный в России седельный тягач в данной версии имеет колесную формулу 6x4 и полную массу 28 тонн. Допустимая масса автопоезда — 120 тонн. В кабине BigSpace L нового поколения установлены вентилируемые сиденья с увеличенной на 40 мм шириной подушек, а также комфортное спальное место и ряд других функциональных элементов ■

Производство спецтехники в России растет

По данным с января по май 2019 года, объем производства спецтехники на территории РФ вырос на 18,2% — до 13,7 тыс. единиц.

Такую статистику представило агентство Russian Automotive Market Research (RAMR) 12 июля. Почти половина производства, 44%, приходится на пять самых популярных типов спецтехники: экскаваторы, коммунальную технику, автосамосвалы, автокраны и крано-манипуляторные установки (КМУ).

В структуре производства спецтехники на территории России самую большую долю занимает коммунальная техника — 16,9%. Как отмечают специалисты агентства, за пять месяцев отечественные предприятия нарастили выпуск экскаваторов — показатель увеличился на 49,2%. Положительная динамика отмечается также в производстве коммунальной техники — рост составил 44,1%. Производство кранов-манипуляторов сократилось на 18,6% ■



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



Мировые
Автомобильные
Компоненты

Октябрь 2019

ПЕРВАЯ НЕЗАВИСИМАЯ ПРЕМИЯ В СФЕРЕ АВТОКОМПОНЕНТОВ

www.mak-award.ru

Генеральный партнер
премии:



Партнер премии:



IGNITION
PARTS



VEHICLE
ELECTRONICS

Генеральный спонсор
розыгрыша призов:

OSRAM

Спонсор
розыгрыша призов:



Germany



Germany

При поддержке:



Генеральный инфопартнер: **5КОЛЕСО**

Медиапартнеры:



ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

КОНТАКТ

WWW.SIBKLEMMMA.COM

ПОД КАЖДЫМ КАПОТОМ



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



редактор рубрики
Роман Зубко

КАМАЗ нашел нового поставщика металлопроката

Новым поставщиком оцинкованного металлопроката для производства кабин автомобилей КАМАЗ поколения К5 стало ПАО «Северсталь».

Российская металлургическая компания будет поставлять продукцию для сборки автомобилей на совместное предприятие «Даймлер КАМАЗ Рус». Как сообщает пресс-служба КАМАЗа, первые испытания металлопроката были проведены в 2016 году. Три года назад специалисты изучили свойства материала и дали ему положительную оценку.

Дополнительные испытания функциональных свойств продукции «Северстали» были продолжены в 2018 году, а в 2019-м было получено заключение о том, что металлопрокат соответствует стандартам качества КАМАЗа и Daimler AG.

Оцинкованный металлопрокат для производства кабин будет выпускаться на Череповецком металлургическом комбинате.

КАМАЗ использует металлопрокат из высокопрочной стали марок S500MC–S600MC для производства лонжеронов. Как сообщает производитель, на сегодняшний момент продолжаются опытные испытания двухфазной феррито-мартенситной горячекатаной травленной стали повышенной прочности марки DP600 ■



В Калуге выпущен 30-тысячный грузовик Volvo

С конвейера завода Volvo Group в Калуге сошел 30-тысячный грузовой автомобиль шведской марки.

Юбилейным стал белый Volvo FM в исполнении «шасси» с колесной формулой 6x2. Машина оснащена двигателем объемом 11 литров мощностью 380 л. с. Этот автомобиль в дальнейшем получит мусоровозную надстройку «РГ-Техно» и будет использоваться для работы по сбору и вывозу бытовых отходов.

Производственная площадка Volvo Group в Калуге была запущена в январе 2009 года. Первые 10 тыс. автомобилей были произведены на заводе к зиме 2013 года, а 20 тыс. — к сентябрю 2017-го.

По итогам 2018 года на предприятии было выпущено 5637 грузовых автомобилей Volvo — модели Volvo FM, Volvo FMX, Volvo FH. Из цеха по сварке и окраске кабин вышло 7483 кабины, 1846 из которых были отправлены на экспорт — на завод Volvo Group в Генте (Бельгия).

На сегодняшний день на предприятии Volvo в Калуге работает около 800 сотрудников. Общий объем инвестиций в калужский производственный кластер Volvo Group — около 300 млн евро ■



 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

ГЕНЕРАТОРЫ автомобильные

СТАРТ
ВОЛЬТ



Уникальная линейка генераторов –
135 А для отечественных
автомобилей



Полное соответствие штатным
изделиям по габаритным размерам
и выходным характеристикам



Постоянный рост ассортимента
на легковые иномарки,
LCV и грузовые автомобили



100% пооперационный контроль
при производстве



Расширенная гарантия - 2 года

 **TecAlliance**
Data Supplier

Приглашаем посетить наш стенд на выставке
MIMS AUTOMECHANICA MOSCOW

26-29 августа 2019 года, г. Москва, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»
Павильон 2.2, место В-421

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

Подробная информация на сайте:

startvolt.com

ОБНОВЛЕННЫЙ Fiat Ducato



Вадим Аскарлов

Теперь и с «автоматом»

Как известно, Ducato многолик и может прикрываться как шильдиком Fiat, так и эмблемами французских производителей. Однако именно итальянский вариант призван первым испытать на себе все прелести современных европейских реалий. Под шумок презентации электрической версии коммерческого фургона в штаб-квартире FCA в Турине обозреватель журнала «Движок» протестировал обновленный фургон с более привычным нам дизельным двигателем.

Fiat Ducato уже много лет успешно продается и в России и, само собой, в Европе, являясь лидером в сегменте коммерческого транспорта более чем на десятке рынков Старого Света. Однако в последнее время популярный LCV потихоньку сдает позиции: все-таки третье поколение модели выпускается больше 12 лет. И пусть для коммерческого транспорта это еще приемлемый возраст — основные конкуренты давно щеголяют свежими моделями.



Подозреваем, что итальянцы уже вовсю прорабатывают новое поколение «Дукато», а пока, чтобы не выпасть из поля зрения покупателей, продолжают модернизировать модель. Ожидаемо, что главный вектор обновления — экологичность. Именно поэтому хедлайнером нашей поездки на север Италии стала премьера первого в истории марки электрического фургона Fiat Ducato.

Итальянцы понимают, что на текущий момент модель нужна не для коммерческих, а для имиджевых целей. Весь процесс представления фургона строился вокруг не конкретных его достоинств, а общего тезиса о том, что «зеленый» транспорт —

В Европе покупателям доступен и третий вариант — почти бесшумный и экологичный Ducato Natural Power с 3,0-литровым 140-сильным бензиновым мотором, работающим на природном газе. Емкости установленных под полом баллонов хватает на 400 км пути. Когда метан заканчивается, фургон переходит на обычное топливо, которого, правда, немного: всего 15 литров, чтобы доехать до газовой заправки



Внутри — все удобства для профессионального шофера: кармашки для мелочи и бумаг, удобные полки, ниши и бардачки, встроенный держатель для планшета и телефона, который легко трансформируется в держатель для путевых бумаг

будущее мирового автопрома. В целом у электроверсии достойные, но не самые впечатляющие характеристики: запас хода в зависимости от емкости батареи — от 220 до 360 км, мощность — 90 кВт при 280 Нм. Максимальная скорость для экономии энергии ограничена отметкой 100 км/ч. Суммарно все эти характеристики свидетельствуют о том, что местом работы электрофургона будет исключительно город.

Но, как уже было сказано, презентация электрического Fiat Ducato была лишь вишенкой на торте. Основная задача нашего посещения Турина — тест-драйв обновленного Ducato с более привычными нам силовыми установками.

Снаружи и внутри больших отличий не ищите: они декоративные и точечные. Единственное, что отличает салон новинки, — новая мультимедийная система с 7-дюймовым сенсорным экраном, которая отныне может выводить на дисплей изображение со смартфона и воспроизводить музыку оттуда же.

Почему же Fiat Ducato называют обновленным? Все дело в технических нюансах. Хорошо знакомый дизель MultiJet 2.3 получил целую серию изменений, которые по законам жанра сделали его более экономичным и экологичным.

Как и раньше, покупателям будет доступно несколько версий с форсировкой от 120 до 180 лошадиных сил. Но главное — и самое интересное — отныне Fiat Ducato доступен с полноценной автоматической коробкой передач ZF. Причем не с привычной 6-ступенчатой, как у конкурентов, а с 9-ступенчатой! Понятно, что главная цель такого количества передач — экономия топлива.



Но сначала мы садимся в старый добрый фургон с ДВС и привычной «механикой». Именно на такие машины и придется максимальный спрос, по крайней мере на российском рынке. Для удобства восприятия в кузов грузовых версий положили полтонны балласта, что пришлось как нельзя

кстати на старых булыжных улицах Турина, где совсем пустой фургон нещадно бы трясло.

Звонкий дизель довольно активно врывается в уши, но в таких пределах, чтобы не повышать голос для беседы с пассажиром. Мотор позволяет ехать очень бодро. Отклик на педаль газа —



моментальный даже на не самых мощных версиях, а тяги хватает, чтобы уверенно чувствовать себя на горных серпантинах. К тому же 6-ступенчатая «механика» радует четкими переключениями и коротким ходом рычага.

Однако интереснее всего было протестировать работу долгожданного «автомата». Опасения по поводу нерасторопности столь многоступенчатой коробки сильно улетучились: помимо плавного переключения трансмиссия очень четко и быстро реагировала на изменяющиеся условия, главным образом при езде по серпантину.

У нее три режима работы — Eco, Power и Normal. Ехать в режиме Eco сложно, особенно в горку: педаль акселератора становится настолько ватной, что порой кажется, что тросик педали где-то порвался и она просто провалилась. Режим Power, наоборот, делает работу коробки более резкой. Так что, как бы банально это ни прозвучало, самый удобный вариант — Normal. В нем фургон и ускориться сможет, если надо резко кого-то обогнать, и при спокойной езде не будет докучать высокими оборотами. Правда, с поправкой на самую мощную, 180-сильную, версию агрегата.



Никаких проблем по рулежке водитель фургона не испытывает: «грузовые» повадки обновленному Ducato совсем не присущи. Управляется он как большая легковушка с поправкой на габариты и парусность



На десерт мы прокатились на самой богатой пассажирской версии обновленного Ducato. В отличие от фургона, под водителем здесь располагалось полноценное кресло дальнобойщика, которое амортизирует любые дорожные неровности, хотя и отработывает чересчур рьяно, активно качаясь и подбрасывая на неровностях.

Помимо стильной выдвигающейся подножки для посадки и высадки пассажиров микроавтобус напичкан различными электронными помощниками: кроме системы слежения за слепой зоной в фургоне есть система предотвращения столкновений и система контроля за полосой движения с очень громким сигналом оповещения о сходе — полезная вещь для дальнобойщиков.

Каков итог?

Оставляя за скобками громкую премьеру электроверсии Ducato, которая для нас не актуальна, скажем, что обновление коснулось главного — в и без того очень удачную машину просто добавили то, чего в ней не хватало и чего давно все ждали. Внешность для коммерческого транспорта — вещь не первой необходимости, поэтому ее и не трогали, а вот улучшение комфорта для водителя за счет новых опций — очень важный

параметр, который и стал основой для изменений. Приправлено все легким обновлением двигателя, лучшая экономичность и экологичность которого должны порадовать транспортные компании.

А в целом обновление Ducato — явный задел на новое поколение, в котором многое из добавлен-

ных опций наверняка окажется штатным оборудованием. В общем, ждем Ducato с «автоматом» в России и надеемся, что итальянцы недолго будут тянуть со следующей генерацией.



ХАРАКТЕРИСТИКИ	Fiat Ducato 2.3, 120 л. с.	Fiat Ducato 2.3, 180 л. с.
Технические характеристики		
Длина х ширина х высота, мм	5413x2050x2524	5413x2050x2524
Снаряженная масса, кг	1960	1975
Объем багажника, л	11,5	11,5
Клиренс, мм	158	158
Двигатель		
Тип	R4, турбодизельный	R4, турбодизельный
Объем, куб. см	2287	2287
Мощность, л.с. при об/мин	120/2750	180/3500
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1400	400/1400
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.	Автоматическая, 9-ст.
Привод	Передний	Передний
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, сек	н. д.	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	149	165
Средний расход топлива, л	7,2	7,6

ОЦЕНКИ Fiat Ducato L2H2

ИНТЕРЬЕР	8,57	Простор в кабине и акваумная обзорность никуда не делись, как и скромное качество материалов коммерческого фургона. В двухместной компоновке сиденья приятно порадуют в долгих поездках, а вот в трехместной — вряд ли.
Обзор	10	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	9	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	7	ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ 8,25
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,25	
Динамика	9	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	9	КОМФОРТ 8,0
КОМФОРТ	8,0	
Акустический	7	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,27	

ВСЕ СПЕКТР АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ



ИНТЕРАВТО

15-я международная выставка автомобильной индустрии

Автомобильные двигатели
и их компоненты



Шины и ремонт шин,
резинотехнические изделия

Гаражное и диагностическое
оборудование



Оборудование
и комплектующие для автомоек

Оборудование для кузовного
ремонта автомобилей



Автомобильная
химия, масла

Автоэлектрика
и автоэлектроника



Автомобильные
аксессуары

2-5 СЕНТЯБРЯ
2019

МОСКВА,
КРОКУС ЭКСПО



Реклама

Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Генеральный информационный
партнёр:



Информационный партнёр
«Крокус Экспо»:



www.interauto-expo.ru

12+



Экспресс-тест MAN TGX XLION 18.440 4x2 и автобуса MAN Lion's Coach L 6x2

MAN

TGX XLION 18.440 4x2



В основе флагманского тягача — версия MAN TGX 18.440 4x2 BLS в комплектации Budget Plus, которая дополнена пакетом премиум-опций XLION Longhaul и эксклюзивным внешним оформлением.

Как уже было сказано, MAN TGX XLION — это топ-версия с кабиной XLX, оснащенная двигателем MAN D2066LF40 (Евро-5) мощностью 440 л.с. (в данном случае). На самом деле диапазон мощностей достаточно широк. Двигатель работает в паре с роботизированной 12-ступенчатой коробкой передач TipMatic. Передняя подвеска — на полуэллиптических рессорах. Задняя — пневматическая. Допустимая нагрузка на задний мост — 13 тонн.

Пакет XLION предлагает специальное оснащение для перевозок на дальние расстояния и сочетает заводское оснащение для определенного сегмента со специально подобранными пакетами услуг и дополнительным оборудованием в зависимости от конкретной страны. Добавлен пакет для повышения комфорта водителя Driver Comfort, аудиосистема MAN Sound System, светодиодные дневные ходовые огни и хромовые накладки на бампер.

Уже при входе в кабину обращает на себя внимание дорогая отделка, а также обилие дополнительного оборудования — в частности, комфортное сиденье водителя с пневмоамортизацией, поясничным подпором, регулируемой плечевой опоры, обогревом, подлокотниками, солнцезащитной шторкой.

Из дополнительного оборудования стоит отметить полностью убирающийся холодильник под спальным местом, вещевое отделение на задней стенке кабины со светильником на гибком штативе, модулем управления, будильником и зарядной станцией, а также дополнительный воздушный отопитель.

Дополнительным подспорьем для водителя окажутся розетки на 12 и 24 В в кабине, освещение салона с регулировкой яркости в красном/белом цвете — ну, и генератор Longlife Eco.

Нельзя не отметить наличие широкоугольных зеркал и зеркал заднего вида с обогревом и электрорегулировкой, а также наличие зеркала для обзора бордюров справа, также с обогревом и электрорегулировкой.

В общем, как у нас принято говорить в таких случаях, машина «на полном фарше».

Поскольку мне уже приходилось водить MAN TGX, причем в реальных условиях на полной сцепке, лишний раз приходится констатировать, что это весьма удобная, мощная и экономичная машина для магистральных перевозок. Ни прибавить, ни убавить...



Тягач отличается от соплеменников особым дизайном. На боковых сторонах кабины могут быть изображены львы. Кроме того, на дверях кабины всех транспортных средств присутствует надпись XLION

В рамках мероприятия «День MAN», которое состоялось в начале июня 2019 года, можно было не только познакомиться с новинками немецкой компании, но и протестировать их, чем и воспользовался корреспондент «Движка». Ему в руки попали топовый тягач MAN TGX XLION, впервые представленный в нашей стране, и автобус Lion's Coach L, получивший в прошлом году титул «Лучший автобус 2018 года в России». Знакомимся!



Сергей Жуков

MAN

Lion's Coach L 6x2

Туристическому лайнеру MAN Lion's Coach присуща яркая и запоминающаяся внешность, модернизированная силовая линия, высокий уровень комфорта и безопасности для водителя и пассажиров.

При входе в автобус обращает на себя внимание комфортное место водителя. Оно оптимизировано в соответствии с новой концепцией вещевых отделений и рациональным расположением переключателей.

Вспомогательные системы, например автоматического торможения и устойчивости, позволяют снизить нагрузку на водителя при управлении автобусом и, как результат, обеспечить повышенный уровень безопасности для пассажиров.

Экономии топлива способствуют темпомат MAN EfficientCruise с поддержкой GPS и функцией MAN EfficientRoll, который в упреждающем режиме выбирает нужную передачу и удлиненное передаточное число главной передачи.

В интерьере Lion's Coach доминируют мягкое светодиодное освещение, просторный передний купол крыши и большие стеклянные люки с УФ-фильтрацией, которые помогают создать уютную атмосферу в салоне. Места пассажиров оснащены системой Infotainment MAN Multimedia Coach с держателем планшета, разъемами USB и регулируемым подголовником, чтобы каждый мог организовать досуг в поездке по своему вкусу. Ко всему прочему автобус имеет вместительные багажные отсеки, что немаловажно при длительных путешествиях.

Мощность дизельного двигателя MAN D26 выросла на 20 л. с., момент — на 200 Нм. Коробка-«автомат» TipMatic также модернизирована. Благодаря функции SmartShifting переключение передач теперь происходит плавнее и быстрее.

Трехосный MAN Lion's Coach R08 длиной 13901 мм, на котором и удалось поехать, оснащается двигателем MAN D2676LON26 (EEV) мощностью 440 л. с. и 12-ступенчатой автоматизированной КП TipMatic с системой облегчения начала движения MAN EasyStart и интардером ZF.

Формула пассажироместности — 57 + 1 + 1. Важный нюанс заключается в том, что все автобусы MAN Lion's Coach поставляются в Россию с уже установленной и настроенной на заводе системой ЭРА ГЛОНАСС.

Достаточная мощность силового агрегата и модернизированная коробка передач TipMatic оставили самые приятные впечатления. Машина быстро набирает скорость, причем ровно, без рывков. Несмотря на габариты, порадовала маневренность автобуса. Особых слов заслуживает пневматическая подвеска: машина парит над дорогой. Недаром о таких говорят как о лайнерах на колесах. В общем, туристы будут себя чувствовать в максимальном комфорте. Хотя надо отдать должное: трехосные автобусы в принципе имеют более плавный ход, чем двухосные.

В каркас автобуса интегрированы элементы из высокопрочной стали. Для изготовления дуги безопасности сзади и в области центральной стойки используется запатентованная технология «труба в трубе». По сравнению с предыдущей версией, новый MAN Lion's Coach способен принимать на себя на 50% больше энергии удара, чем прежде



Новый
флагман
из Набережных
Челнов

ТЕСТ
ДРАЙВ

КАМАЗ-54901



Сергей Жуков

КАМАЗ провел предварительную презентацию своей новой флагманской модели 54901 — предсерийные образцы были представлены на подмосковном автодроме ADM Raceway. Целью мероприятия, с большой долей вероятности, была не презентация для журналистов, а эдакий бета-тест, то есть ознакомление с новой моделью потенциальных клиентов и популярный сбор отзывов от водителей, которым была предоставлена возможность проехаться на «голове» по трассе автодрома.

Итак, КАМАЗ-54901 — флагманская модель нового тяжелого магистрального грузовика. Надо отметить, что ничего подобного доселе на КАМАЗе не создавалось, исключая опытные и экспериментальные образцы, далее которых дело на заводе не пошло.

Создание подобного грузовика стало возможным только после объединения усилий с рядом именитых брендов. Так, полноцен-



ная кабина для магистрального грузовика появилась только после начала плотного сотрудничества с концерном Daimler AG в рамках проекта СП «Даймлер КАМАЗ Рус». Впрочем, как и ведущие мосты, и много чего еще. Роботизированная коробка передач адаптирована совместно с компанией ZF. Рядный дизельный силовой агрегат создавался хоть и с нуля, однако совместно с компанией Liebherr.

Если кратко, разработчик заложил в концепцию новой ма-

шины четыре основных принципа: снижение стоимости владения, сохранение остаточной стоимости на достаточно высоком уровне, снижение требований при подборе водительского состава работодателем и повышение безопасности.

Попробую пройтись по каждому из тезисов. На снижение стоимости владения будут играть такие ключевые показатели, как уменьшенный на 10% расход топлива и практически 50%-ное снижение затрат на техническое обслуживание.



Выступ на двери — не самое удачное решение. Можно порвать одежду, получить рану — или он попросту отвалится сам собой...

Снижение расхода топлива будет достигаться за счет установки нового рядного шестицилиндрового дизельного двигателя КАМАЗ-910.12-450 (Евро-5), автоматизированной коробки передач ZF Traxon, ведущего заднего моста с гипоидной передачей Daimler HL6, а также существенно улучшенной аэродинамики кабины.

В частности, в качестве преимуществ нового двигателя были названы такие его особенности, как усиленный блок цилиндров из серого чугуна, стальные поршни, степень сжатия 17,5, масляный фильтр с повышенными фильтрующими свойствами, масляный насос увеличенной производительности, высокое давление сгорания топлива (1800 бар), оптимизированная

ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

Мультимедийная система, многофункциональный руль, отличная эргономика — все призвано послужить повышению имиджа профессии водителя

ми наработками. В общем, должно пройти время.

Ни для кого не секрет, что в настоящее время имеется дефицит квалифицированных водителей, и, ко всему прочему, данная профессия утрачивает свою привлекательность. Устранить негативные факторы призваны как улучшение условий труда, так и применение современных ассистентов.

Для улучшения условий труда в новом грузовике использована новая кабина увеличенного объема с ровным полом, множеством вещевых отсеков и полок, удобным водителем сиденьем и полноценными спальными местами. Наличие, как в легковых автомобилях, многофункционального рулевого колеса, мультимедийного устройства и климатической установки также должно сыграть на положительный имидж профессии водителя магистрального грузовика.

Нивелирование недостаточной профессиональной подготовки призваны обеспечить автоматизированная коробка передач и бортовая информационная система (БИС). В функции последней входит оперативное планирование и прокладка маршрута к пункту назначения с помощью встроенной навигации, прослушивание аудиоинформации, совершение телефонных звонков, управление климатом и контроль за техническим состоянием грузовика.

В свободное от работы время эта же система скрасит досуг и предоставит выход в интернет для общения с родственниками и коллегами.

Наконец, **безопасность**. Один из ключевых аспектов бесперебойной

Ровный пол, удобные кресла, полноразмерные спальные места, вместительный бокс под кроватью — отличительные черты нового магистральника



программа управления двигателем, а также предполагаемый ресурс 1,2 млн км.

Автоматизированная 12-ступенчатая коробка передач ZF Tgaxop будет обладать расширенным набором функций, в числе которых движение с ограниченной передачей на малых скоростях, помощь при трогании на подъеме, движение накатом, функция раскачивания, режим ползущей передачи, а также режимы Eco и Power.

Применение заднего ведущего моста Daimler HL6 с 1-ступенчатой гипоидной передачей, по замыслу

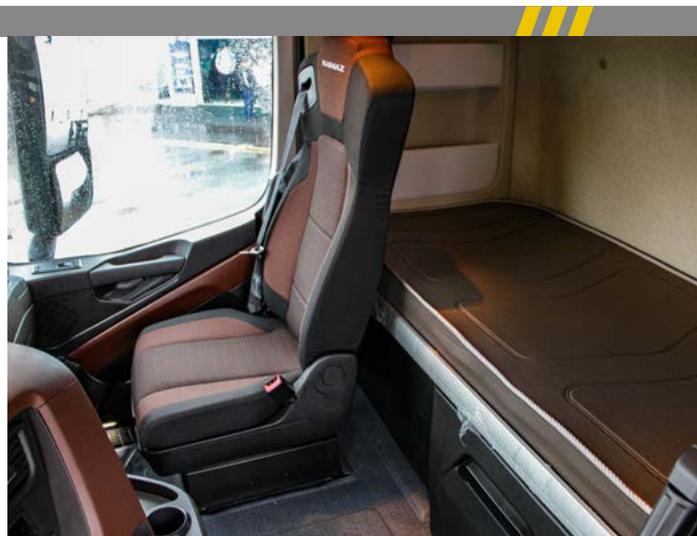
разработчиков, также позволит увеличить экономичность. Данный мост отличается уменьшенной массой, бесшумной работой и применением передаточного отношения главной передачи 2,278.

Наконец, не последнюю роль в экономии топлива сыграют аэродинамические характеристики кабины за счет особой ее формы и установки полного комплекта обтекателей, снижающих коэффициент лобового сопротивления.

Снижению затрат по ТО должны будут способствовать увеличенный межсервисный интервал

(с 80 до 120 тыс. км) и использование телематики (мониторинг транспортного средства с контролем за расходом топлива и техническим состоянием ТС).

Предполагается, что высокая остаточная стоимость нового грузовика будет достигаться за счет просторной кабины (пользуются повышенным спросом на вторичном рынке), увеличенного ресурса компонентов (до 1,2 млн км) и надежности. Последние два показателя пока лишь словесные утверждения, которые еще необходимо подтвердить реальны-



ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

эксплуатации транспортного средства, которое является источником повышенной опасности. Безопасность разделяется на пассивную и активную.

К пассивной относятся такие элементы, как усиленный каркас кабины и использование трехточечных ремней безопасности. К активной — EBS, ABS, ESP и ASR. С 2020 года к ним присоединится электронная система помощи водителю ADAS. С ее установкой тягач встанет в один ряд с признанными лидерами этого сегмента грузовиков. В перечень ассистентов войдут адаптивный круиз-контроль, мониторинг слепых зон, ассистент экстренного торможения, система распознавания дорожных знаков и сигналов светофора, а также система предупреждения о выезде с полосы движения.

Немного об ощущениях от вождения нового грузовика. В который раз приходится констатировать, что вождение «головы» — дело благодарное. Никаких реальных впечатлений от управления такой машиной не остается: хватает мощности двигателя или нет, как ведет себя тягач в сцепке — непонятно.

Внешний вид нового флагмана оставил благостное впечатление.

Ни кича, ни изысков. В общем, все в меру. Доступ в кабину удобный. Поскольку в угоду аэродинамике дверь удлинили для закрытия ступенек, вызывает вопросы выступ на двери. Не будет ли за него цепляться одежда?

В кабине сразу впечатлили объем и ровный пол. Это то, чего у серийных КАМАЗов никогда не было. Отмененная эргономика рабочего места водителя, естественно, позаимствована от «Актроса», но с некоторой переработкой. Именно поэтому не вижу особого смысла останавливаться на элементах интерьера. Скажу одно: цветовая гамма лично мне пришлась по вкусу, как и наличие достаточного количества боксов для водительского скарба и двух полноценных спальных мест.

Подстраиваться особо не пришлось. Регулировки кресла, рулевой колонки, расположение органов управления на панели приборов, а также подрулевые переключатели, да и сам многофункциональный руль ненамного отличаются от того, что имеет место на тягачах «большой семерки».

А вот дальше можно было наблюдать «детские болезни». К примеру, во время разгона чувствовались легкие рывки



На входе в поворот все-таки пришлось задействовать рабочую тормозную систему: моторный тормоз оказался не на высоте

при переходе с одной передачи на другую. Несмотря на приличную частоту вращения коленвала двигателя (1100 об/мин), моторный тормоз существенно запаздывал с отработкой. При входе в поворот приходилось задействовать рабочую тормозную систему. Думается, вопросов было бы еще больше, будь за плечами груженная фура.

Непонятно, как проявит себя в реальной эксплуатации «короткая полка» максимального крутящего момента (900–1300 об/мин). Хватит ли запаса по моменту? Кстати, в технической характеристике она вообще никак не отражена.

Напомню, машина предсерийная. Даже на презентации вскользь было сказано об изменении прошивок в ходе доводки силового

агрегата перед запуском грузовика в серийное производство.

Что имеем на выходе? Завод предоставляет на КАМАЗ-54901 гарантию в течение 12 месяцев без ограничения пробега, а на силовую линию — 36 месяцев или пробег 360 тыс. км (в зависимости от того, что наступит раньше). Сервисный пробег увеличен до 120 тыс. км.

Начиная с декабря 2019 года новый флагман будет доступен в одной-единственной комплектации. Ее уровень соответствует набору, который считается выше среднего. Так вот преysкурантная цена на такой грузовик с включенным в цену сервисным контрактом составит 6 436 000 рублей.

Здесь необходимо сделать пару-тройку разъяснений. Все грузовики будут продаваться только с включенным в сделку сервисным контрактом, куда входят все ТО и материалы, все ремонты по расширенной гарантии (3 года или 540 тыс. км), замена АКБ (один раз), эвакуация до ближайшего сервисного центра КАМАЗа, а также систему мониторинга ИТИС-KAMAZ. Таким образом производитель подстраховывается на период доводки грузовика. В цену включена и дилерская маржа. Из этого следует, что реально для покупателя она окажется ниже. Все будет зависеть от «жадности» дилера и его личных взаимоотношений с клиентом. Ждем декабря...

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КАМАЗ-54901

Снаряженная масса, кг	8400
Полная масса, кг	19 700
Технически допустимая масса автопоезда, кг	44 000
Вместимость топливного бака, л	1200–1400
Максимальная скорость, не менее, км/ч	90
Двигатель	
Модель	КАМАЗ-910.12-450, Евро-5
Тип	Рядный, 6-цилиндровый, дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
Рабочий объем, куб. см	11 946
Мощность, л. с. при об/мин	450/1900
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	2060/1300
Коробка передач	
Модель	ZF 12TX2210TD
Тип	12-ступенчатая, автоматизированная
Тормоза	Дисковые с EBS, ESP и ASR
Размер шин	370/70 R22,5

К системам ежедневного обслуживания обеспечен удобный доступ



**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

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

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

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

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

Автокомпонеты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

- Радиаторы охлаждения и интеркулера (ОНВ) ● Радиаторы отопления ● Водяные насосы (помпы) ● Термостаты
- Краны отопителя ● Датчики включения вентилятора и температуры ● Электровентиляторы ● Электровентиляторы отопителя

Приглашаем посетить наш стенд на выставке **MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW**
26-29 августа 2019 года, г. Москва, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР», павильон 2.2, место В 421

Грядущая безальтернативность автобусу



Сергей Жуков

«Ситиритм 12 ELF»

ИЗУЧАЕМ ЭЛЕКТРОБУС

В Петербурге на постоянной основе работают уже десять электробусов. С начала года они перевезли более 280 тыс. пассажиров на маршруте, соединяющем Васильевский остров и Петроградскую сторону Северной столицы. Есть и предварительные результаты эксплуатации, которые весьма обнадеживают. Имея давние связи с «Пассажиравтотрансом», мы отправились в автобусный автопарк № 2, чтобы убедиться в перспективности этого направления при осуществлении пассажирских перевозок в таких крупных городах, как Петербург, да и не только.

Что на сегодня представляет собой современный электробус? Начну с того, что существует несколько направлений в развитии этого класса машин. Есть гибридные схемы с частичным использованием двигателя внутреннего сгорания, есть машины с зарядкой на маршруте следования (стационарной, инфракрасной и троллейной), есть электробусы с использованием малых силовых установок на жидком топливе для работы климатических установок и полностью электрические электробусы.

В нашем случае речь идет о последних. Забегая вперед, отмечу, что это был осознанный выбор эксплуатационника, который впоследствии был закреплён в виде соответствующего пункта технического задания на поставку.

Итак, передо мной городской низкопольный электробус

«Ситиритм 12 ELF» производства компании БМГ (бренд Volgabus). На вид это обычный городской автобус, очень напоминающий машину, приспособленную для работы на сжатом природном газе за счет весомого «горба» на крыше. Но если у той под «колпаком» находятся баллоны со сжатым

«Ситиритм 12 ELF» сравнительно недавно обрел новый дизайн экстерьера, который пошел ему только на пользу, подчеркнув инновационность и технологические изыски

газом, то у электробуса — аккумулятор.

В интерьере электробуса также можно обнаружить нововведения. Салон рассчитан на 30 сидячих





мест, полная пассажироместимость — 90 человек. Машина оснащена тремя широкими дверными проемами, просторными накопительными площадками, на которых есть место для пассажиров и с детскими колясками, и с ограниченной подвижностью. Естественно, в наличии и выдвижной пандус, и кнопка вызова водителя для оказания помощи.

Для поддержания комфортного температурного режима в салоне имеется климатическая установка. Веление времени — USB-разъемы для зарядки гаджетов. По требованию эксплуатационника все машины оборудованы камерами видеонаблюдения с отображением информации на мониторе рабочего места водителя. В общем, современный, но самый обычный на первый взгляд автобус.

Как уже было отмечено, это низкопольная машина с портальными мостами фирмы ZF. Подвеска — пневматическая с системой кнлинга. Рулевое управление с электроусилителем. В приводе два электродвигателя КРО-200

М4 Н мощностью 115 кВт каждый, которые вращают задние колеса. За электроснабжение отвечают последовательно соединенные герметичные литийжелезофосфатные аккумуляторы (LiFePO₄), вкпе составляющие тяговую батарею. Батареи и силовая установка разработаны и произведены в России.

Время полной зарядки батареи — до 6 часов. Запас хода с пассажирами и включенным климат-контролем — 200–220 км (по данным производителя). Такого пробега достаточно, чтобы автобус отработал весь день на маршруте и вернулся в парк для ночной зарядки. При этом не нужно создавать дорогостоящую энергоемкую инфраструктуру на конечных станциях маршрутов (системы быстрой зарядки) или сохранять участки контактной сети (концепции электробусов с ограниченным автономным ходом).

Первые отзывы пассажиров: тихая, комфортная машина с полным отсутствием раздражающих запахов. Наличие зарядки для гаджетов и бесплатного аудиогuida «Культурный маршрут» только усиливает положительные эмоции от поездки.

Ночная жизнь электробуса, или Чего не видят простые обыватели

Электробусы работают на маршруте с 4:00 утра и до 22:00 ночи. Емкости батарей хватает на полный рабочий день с учетом выезда из автопарка на маршрут и возвращения обратно. Остаток порой составляет до 40% емкости батареи.



Комментирует директор автобусного парка № 2 СПб ГУП «Пассажиравтотранс» Вячеслав Зинченко

— Зачинателем и законодателем процесса внедрения электробусов стал генеральный директор СПб ГУП «Пассажиравтотранс» Андрей Вячеславович Лызин — естественно, при поддержке Комитета по транспорту администрации Санкт-Петербурга. Именно на него вышли представители компании Volgabus с предложением протестировать в Северной столице свой электробус. До этого у нас уже имелись тесные связи с этой компанией. Они поставляли нам (поставляют и сейчас) как дизельные городские автобусы, так и работающие на компримированном природном газе.

В течение 2016–2018 годов мы проводили тестирование опытного образца. Стоит заметить, что аналогичные предложения поступали как от отечественных производителей (КАМАЗ, МАЗ), так и от зарубежных — китайских. И мы также брали эти машины в опытную эксплуатацию. Однако только специалисты Volgabus смогли обеспечить выполнение в полном объеме нашего техзадания.

Это полностью электрическая машина, без использования вспомогательных систем, в приводе которых был бы задействован ДВС, с обеспечением автономного хода на уровне 240 км и ночной зарядкой в условиях АТП.

Кстати, поскольку март в Питере был еще достаточно холодным, все машины прошли испытание на подтверждение заявленных характеристик. Была выбрана трасса до Зеленогорска, и все электробусы прошли ее в обязательном порядке с имитацией остановок, работой климатической установки — правда, без пассажиров. В итоге пробег до «нулевого» остатка на незагруженных машинах составил 230 км.

Конечно, сразу обозначились и проблемы. Пиковая нагрузка при зарядке электробуса достигает порядка 75 кВт. Сейчас мы располагаем разрешенной мощностью в 600 кВт, а допустимая — 1800 кВт. Именно поэтому мы озаботились проектированием новой подстанции, рассчитанной на 2 МВт. В перспективе мы хотим увеличить наши мощности до 4 МВт, чтобы впоследствии расширить парк электробусов.

Кстати, для электробусов разработан специальный график выхода на линию — как раз по той причине, что одновременно все машины заряжаться не могут: для этого потребовалась бы мощность 750 кВт, а мы располагаем только 600 кВт.

На данный момент все электробусы в строю. Коэффициент технической готовности — 0,99. В целом по парку он составляет 0,92, а это весьма неплохой показатель.

Оценили работу на электробусах и водители. Сейчас у нас конкурс на управление такой машиной. Главное преимущество — не надо ехать на заправку после смены, да еще и оказаться в очереди.



В закрытом парке для электробусов выделено специальное место, оборудованное зарядными устройствами. Водители электробусов к зарядке отношения не имеют: ею, как и обслуживанием, занимаются электромеханики. Водительская смена заканчивается снятием показаний по расходу электроэнергии со специального прибора (счетчик учета расположен в стенке, отделяющей водителя от салона) и, если есть необходимость, заявкой на мелкий ремонт.

Каких-то серьезных поломок на данный момент выявлено не было. В основном они касаются крепления аккумуляторов в батарейных блоках (общее количество аккумуляторов — 1300 шт.) и «наки о контактах». Когда их слишком много, естественно, от вибраций крепления расшатываются. Есть уже и первые пожелания по дора-

ботке конструкции. В основном они касаются температурного режима в моторном отсеке при сохранении требуемого обдува электродвигателей. В общей сложности электробусы намотали более 94 тыс. км. Производитель дает на машину семилетнюю гарантию.

По итогам первых месяцев работы дана сравнительная оценка затрат на топливо для различных автобусов, эксплуатируемых предприятием. С учетом стоимости электроэнергии 1 км пробега электробуса обходится в 5,3 рубля,

За каждой машиной в автопарке закреплено свое место. Сделано это для того, чтобы набрать статистику по каждому электробусу в отдельности. Машины как люди: у каждого свой характер и манера поведения

Сложные неисправности (бывает и такое, как у всякой машины) устраняются исключительно специализированной бригадой ремонтников компании БМГ, приписанной к автопарку по договору

что в два раза дешевле, чем для автобуса на сжатом природном газе. Разница еще более ощутима в сравнении с дизельными автобусами: у них этот показатель находится на уровне 20 рублей.

Каков итог?

Электробусы — вещь недорогая, и без помощи государства автопарки не смогли бы позволить себе такое приобретение. На сегодня рыночная стоимость электробуса составляет 30 млн рублей. Государство субсидирует покупку в размере 8 млн рублей,

остальное — собственные средства «Пассажиравтотранса».

Вместе с тем, учитывая положительный опыт эксплуатации электробусов, предполагается закупить еще порядка 40 таких машин. Однако это станет возможным только после введения новой подстанции, которая позволит обеспечить зарядку электробусов в полном объеме.

Руководство «Пассажиравтотранса» считает, что за электробусами будущее в обеспечении пассажирских перевозок такого мегаполиса, как Санкт-Петербург. Ко всему прочему это экологичное транспортное средство, в котором практически полностью отсутствуют вредные выбросы, ведь город разрастается быстрыми темпами и проблемы экологии будут только усугубляться.



Технические характеристики электробуса Volgabus «Ситиритм 12 ELF»

Габаритные размеры, мм	11 990x2500x3250
Масса (снаряженная/полная), кг	12 900/19 000
Двигатель	Два мотора КРО-200М4Н мощностью 115 кВт
Тип батареи	Литийжелезофосфатная (LiFePO ₄)
Время полного заряда, час	5
Запас хода без подзарядки, км	200 км при загрузке, 300 км без нагрузки
Шины	Бескамерные 275/70 R22.5



ДЛЯ СПРАВКИ

В 2016–2018 годах «Пассажиравтотранс» провел тестирование различных модификаций электробусов с длительной и ультрабыстрой зарядкой. После оценки технико-экономических показателей был сделан выбор в пользу ночной зарядки, обеспечивающей длительный запас хода электробуса. В 2018 году по итогам аукциона были приобретены 10 электробусов марки Volgabus. Зарядка транспорта осуществляется в ночное время в автобусном парке и не требует дополнительной инфраструктуры. Установка зарядных станций для ультрабыстрой зарядки на останных пунктах в Петербурге сопряжена со сложностями согласования, в том числе в части требований ЮНЕСКО по охране архитектурного наследия.

comtrans

МВЦ Крокус Экспо/Москва/Россия

03 – 07/09/2019

Международная выставка коммерческих
автомобилей

www.comtransexpo.ru



Реклама

ПРОМОКОД: **comtrans1CD97**

Организаторы:

ITEMF
EXPO

ОАП
Объединение
автопроизводителей
России

Под патронатом:

@OICA

Генеральный
инфоартнер:

**КОМ
ТРАНС**

Airline представил автомобильный фумигатор

Компания Airline представила автомобильный фумигатор для защиты обитателей салона от комаров.

Прибор, как уточняет пресс-служба компании, работает от 12-вольтовой автомобильной сети со специальными пластинами универсального размера, которые пропитаны действующим веществом-инсектицидами.

В комплект поставки пластины для фумигатора не входят. Под воздействием температуры прибор начинает выделять губительные для насекомых токсические вещества.

Как заявляет производитель, новый фумигатор Airline «защищает от комаров до 8 часов». Розничная цена автомобильного фумигатора Airline составляет 310 рублей ■



Osram и Held выпустили подсвечивающуюся мотоэкипировку

Компании Osram и Held объявили о выпуске экипировки для мотоциклистов со встроенной светодиодной подсветкой.

Новая коллекция курток и жилетов марки Held включает модели с интегрированными светодиодными модулями, разработанными компанией Osram. Экипировка с подсветкой призвана сделать мотоциклистов более заметными на дорогах для других участников движения в темное время суток или в пасмурную погоду.

Светодиодная подсветка одежды имеет два режима работы: мерцающий свет и непрерывный. Она, как утверждают в Osram, эффективнее традиционных светоотражательных элементов, «работающих» только при наличии падающего света от автомобильных фар или уличных фонарей.

Модули Osram со светодиодами белого и красного цвета, разработанные для мотоциклетной одежды Held, оснащены аккумуляторами емкостью 4000 мАч и работают до 7 часов в режиме непрерывного освещения. Зарядить батареи можно через USB-разъемы — от аккумулятора мотоцикла или внешнего зарядного устройства.

Osram выпускает также световые модули, которые можно самостоятельно интегрировать в различную спортивную и защитную одежду или рюкзаки, при этом световоды регулируются по длине, а одежда остается пригодной для стирки в стиральной машине ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Inspector показал новый радар-детектор

Бренд Inspector выводит на рынок новый сигнатурный радар-детектор Spirit, оснащенный плоским рупором в виде патч-антенны.

В модели используется полноцветный ЖК-экран диагональю 2,4 дюйма со специально разработанным графическим дизайном интерфейса. Ключевая задача нового устройства — сигнатурное распознавание сигналов более 15 видов различных радаров, применяемых в России и странах СНГ.

Кроме того, радар-детектор обладает расширенным функционалом и имеет сигнатурный фильтр ложных срабатываний на вспомогательные системы современных автомобилей (ДМЗ, активный круиз-контроль и др.); детектирование несигнатурных радаров в К-диапазоне (например, «Арена»); интеллектуальный режим (IQ); оповещение о стационарных объектах контроля скорости и ПДД по базе данных радаров и камер России и стран СНГ; расширенные оповещения об объектах контроля нарушения ПДД: полоса ОТ, обочина, «зебра», все виды контроля перекрестка (стоп-линия, «вафля», проезд на красный свет и др.), а также контроль зон запрета остановки и парковки; встроенный модуль GPS/ГЛОНАСС; еженедельное обновление базы данных GPS-координат.

Произведено устройство в Южной Корее. В продаже радар-детектор Inspector Spirit появится в августе 2019 года. Ориентировочная цена новинки — 8000 рублей ■





**ЯРКИЕ
РЕШЕНИЯ
ДЛЯ ВАШЕГО
ДВИЖЕНИЯ!**



Победитель премии
«АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА 2017»

ГАЛОГЕННЫЕ ЛАМПЫ



**+30%
LIGHT**



**+30%
SUPER
WHITE**



**+100%
LIGHT**

100% ЯРКОСТЬ
КАЧЕСТВО
РЕЗУЛЬТАТ



www.xenite.ru

+7 (495) 781-59-55

на правах рекламы



Илья Шельменкин



БОЛЬШОЙ ТЕСТ 5-ТОННЫХ БУКСИРОВОЧНЫХ ТРОСОВ

Skyway • Airline • Mega Power • Skybear New Galaxy • Zeus
«Строн-Про» • Auto Start • Stels • Nord Yada • Noname



Nord Yada

Цена: 530 рублей

Страна производства: Китай

Единственный китайский представитель в нашем тесте. В комплекте с тросом поставляется сумочка на молнии для хранения троса-ленты желтого цвета. Внутри упаковки на наклейке есть информация, что перед эксплуатацией трос необходимо оснастить согласно ПДД. Трос-лента лимонного цвета выглядит мощно: по всей длине он сшит из двух лент.



Airline ATR-S-5

Цена: 245 рублей

Страна производства: Россия

Трос-лента из полипропиленовой нити оранжевого цвета. Трос поставляется без дополнительной комплектации. На этикетке указано, что перед эксплуатацией трос необходимо дооснастить согласно ПДД.



Stels

Цена: 275 рублей

Страна производства: Россия

Оранжевый лента-трос с серой полосой посередине. Производитель заявляет, что трос изготовлен в соответствии с ПДД, но дополнительной комплектации у него нет.

Всем, кто застревал или вытаскивал автомобиль из грязи или глубокого снега, кто тащил или кого тащили «на галстук», посвящается эта статья. Многие на своем опыте знают, как это обидно и опасно, когда в такой ситуации рвется буксировочный трос. Для того чтобы узнать, какие тросы можно смело покупать, а какие порвутся при первой же попытке использовать их по назначению, мы и решили провести это испытание.

В продаже можно встретить четыре вида тросов: трос-лента, плетёный, трос-рулетка и металлический трос.

Трос-лента — хорошо знакомое всем изделие, из преимуществ — невысокая цена, хорошая прочность при качественном исполнении, занимает минимальное количество места.

Плетёный трос при одинаковой стоимости всегда проигрывает по прочности ленточному тросу.

Настоящий металлический трос заочно выдерживает большую нагрузку, однако, как показали испытания, это не всегда подтверждается жизнью. Главным недостатком такого вида троса является то, что он не смягчает рывки, которые происходят при транспортировке. К тому же он неудобен в использовании, занимает много места и при некачественном изготовлении может поранить руки.

Трос-рулетка — наиболее подходящее решение для новичков буксировки, его основным преимуществом несомненно является высокая степень амортизации при рывках и невозможность наезда на него колесом. После использования рулетка сама смотает трос в катушку. К тому же корпус рулетки является отличным гасителем троса: исключена возможность повреждения автомобиля при разрыве троса или соскакивании крюка с буксировочной проушины. К недостаткам такой конструкции можно отнести в несколько раз большую стоимость по сравнению с обычными тросами.

Немаловажный параметр — соответствие буксировочного троса требованиям ПДД:

- «20.3. При буксировке на гибкой сцепке должно быть обеспечено расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами в пределах 4–6 м, а при буксировке на жесткой сцепке — не более 4 м».
- Гибкое связующее звено должно быть обозначено в соответствии с пунктом 9 «Основных положений».
- «9. Предупредительные устройства для обозначения гибких связующих звеньев при буксировке механических транспортных средств должны выполняться в виде флажков или щитков размером 200x200 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью. На гибкое связующее звено должно устанавливаться не менее двух предупредительных устройств».

Мы закупили 14 образцов тросов трех видов с заявленной нагрузкой 5 тонн. Забегая вперед, скажем, что по результатам испытаний разброс усилий по разрыву будет отличаться более чем в 10 раз.

Skyway S03101003**Цена: 465 рублей***Страна производства: Россия*

На упаковке троса указано, что усилие на разрыв в два раза превышает необходимые нормы и трос относится к А-классу. Однако согласно какому нормативному документу — найти не удалось. Трос изготовлен из полипропиленовой нити оранжевого цвета, сплетенной в канат. Продается в комплекте с сумкой, на которой заявлено, что трос соответствует ПДД, однако предупреждающих флажков в комплекте нет.

**Skybear 631140****Цена: 279 рублей***Страна производства: Россия*

На упаковке троса-ленты оранжевого цвета представлена практически полная информация из ПДД о правилах буксировки.

**Airline ATR-P-5****Цена: 580 рублей***Страна производства: Россия*

Самый дорогой трос теста. На упаковке указано, что трос-лента оранжевого цвета соответствует ПДД по длине, а перед эксплуатацией его необходимо дооснастить согласно ПДД.

**Skybear 631150****Цена: 299 рублей***Страна производства: Россия*

Трос с двойной прострочкой. В комплекте поставляется сумка для хранения. На упаковке указано, что есть гарантия сроком 1 год.

**«Строп-Про»****Цена: 377 рублей***Страна производства: Россия*

Узкий трос-лента фиолетового цвета с проушинами. Крюков в комплекте нет — как, впрочем, и упаковки.

**Auto Start****Цена: 155 рублей***Страна производства: Россия*

Самый дешевый трос теста. Несмотря на стоимость, оснащен еще двумя крюками.

**New Galaxy****Цена: 255 рублей***Страна производства: Россия*

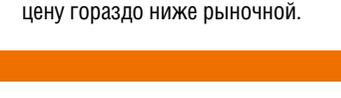
Трос-лента белого цвета с желтой полосой посередине.

**Skyway S03101023****Цена: 485 рублей***Страна производства: Россия*

Хочется выделить этот трос-ленту синего цвета за мощные крюки, которые, скорее всего, действительно выдержат нагрузку 5 тонн. Причем, в отличие от большинства других производителей, именно в такой формулировке это и указано. Другие либо вообще не указывают, что означает нагрузка 5 тонн, либо пишут, что трос способен буксировать автомобиль массой до 5 тонн, что не одно и то же.

**Трос Noname (бренд неизвестен)****Цена: 200 рублей***Страна производства: не указана*

Стальной трос неизвестного бренда и страны производства. Продавец, видимо, настолько отчаялся его продать, что выставил цену гораздо ниже рыночной.

**Mega Power****Цена: 380 рублей***Страна производства: не указана*

Трос с заявленной максимальной нагрузкой 4,5 тонны изготовлен из стального каната с двумя крюками, защищенного силиконовой оплеткой синего цвета. Концы каната обжаты алюминиевыми наконечниками. В комплекте с тросом поставляется хлипкая сумочка, которая легко рвется при попытке уложить в нее трос после использования.

**Zeus ZT****Цена: 393 рублей***Страна производства: Россия*

На упаковке троса-ленты вместо флага России — цвета флага лужицких сербов (синий-красный-белый). Указано, что он соответствует ПДД, однако предупредительных устройств в комплекте нет. В комплекте поставляется сумочка на молнии для хранения троса.



Для проведения испытаний на разрывную прочность тросов мы обратились в аккредитованную лабораторию ООО НПО «Талис», которая располагает универсальной машиной сжатия-растяжения Р-20. Мы учли недостатки, с которыми столкнулись два года назад при проведении подобного теста. В прошлый раз мы завязывали ремни и разрушения происходили именно в узлах. Поэтому сейчас от завязывания узлов мы решили отказаться и подготовили для теста специальную оснастку. Конец троса закрепляется и наматывается на барабан, другой стороной трос цепляется за перемещающуюся каретку разрывной машины.

По результатам испытаний выяснилось, что ни один трос не обеспечивает усилие разрыва 5 тонн, поэтому победителем данного теста не может назваться никто. Но подвести итоги и сделать выводы по каждому тросу можно достаточно объективно.

Как неоднократно показывали результаты наших тестов, в мире автоаксессуаров, дополнительного оборудования и даже автокомпонентов за редким исключением прослеживается зависимость качества от цены. Тест тросов не стал исключением.



При буксировке автомобиля необходимо повесить на трос предупреждающие знаки, которые, как оказалось, не так-то просто купить за разумную цену. Без выполнения этого требования заметность троса резко снижается, особенно если он неяркой расцветки. Нередки случаи, когда, не замечая трос между буксирующим и буксируемым автомобилем, в сцепку пытаются встроиться третий участник движения, что неизбежно приводит к аварии

Auto Start — вы покупаете просто два железных крюка за 155 рублей. Сдвинуть машину с места трос не способен.

Skyway S03101003 — трос порвется при малейшем рывке, хотя информация на упаковке обещает аж двойной запас прочности, да еще и за такую цену.

New Galaxy — годится для буксировки малолитражек типа «Ока»



или «Матиз». Цена завышена для такого качества.

Stels — лента троса могла бы выдержать и больше 850 кг, но подвела сшивка троса.

Zeus ZT — вместо 5 тонн выдержал нагрузку в 1 тонну.

Nord Yada — мощный с виду и второй по стоимости трос из-за некачественной сшивки выдержал нагрузку чуть больше тонны.

Mega Power — некачественная заделка троса не позволила ему показать хорошие результаты. Чуть больше тонны.

Airline ATR-S-5 — крюк разрезал трос острой необработанной кромкой облоя, оставшегося после штамповки крюка. Выдержал чуть больше тонны.

Noname — в оплетке содержится больше тряпичных волокон, чем

стальных, что привело к небольшому усилию на разрыв. Порадовала разве что дисконтная цена.

Skybear 631140 — подвела сшивка ленты при том же усилии, при котором порвался стальной трос.

Skybear 631150 — трос порвался при усилии 1280 кг. Это первый трос, которым можно пробовать буксировать легковые автомобили.

«Строн-Про» — трос с хорошим потенциалом и в среднем ценовом диапазоне. Разошлась сшивка при нагрузке 2350 кг.

Airline ATR-P-5 — самый дорогой тестовый экземпляр и второй трос Airline, которого подвел крюк: он разогнулся, превратившись в коготь при нагрузке 2440 кг. Так как сам трос остался цел, мы срезали крюк и вне зачета прове-

рили выдерживаемую нагрузку, зацепившись за зашитое ухо стропы. Без крюка трос показал прекрасный результат по усилию на разрыв: больше 4 тонн — можно смело таскать внедорожники и легковые фургоны, предварительно срезав откровенно слабые крюки.

Skyway S03101023 — мощные крюки выдержат усилие 5 тонн, но лента не смогла выдержать нагрузку больше 2630 кг. При учете стоимости дешевле 500 рублей можно рекомендовать к покупке.



При использовании троса для вытягивания застрявшего автомобиля рекомендуем закрепить на середине троса утяжелитель, чтобы в случае обрыва или соскакивания крюка он не отскочил в багажник, капот или стекло, — пренебрежение этим правилом может привести к дорогостоящему ремонту

Наименование	Заявленная длина, м	Фактическая длина, м
Skyway S03101003	5	5
Airline ATR-S-5	4	4
Mega Power	4	4
Skybear 631140	4,5	4,5
New Galaxy	—	4
Zeus ZT	5 ± 0,2	4,95
«Строн-Про»	5	4,95
Auto Start	4	4
Skyway S03101023	5	5,2
Stels	5 ± 0,5	4,55
Airline ATR-P-5	—	4,95
Skybear 631150	4	4
Nord Yada	5	4,8
Noname	—	4

Наименование	Усилие, кгс	Результат
Auto Start	295	порвалась лента
Skyway S03101003	350	порвался канат
New Galaxy	600	разрыв ленты под крюком
Stels	850	разошлась сшивка
Zeus ZT	1000	порвалась лента
Nord Yada	1030	разошлась сшивка
Mega Power	1040	вылетел из зажима
Airline ATR-S-5	1130	крюк перерезал трос
Трос Noname	1150	порвался трос под крюком
Skybear 631140	1150	разошлась сшивка
Skybear 631150	1280	порвалась лента
Строн-Про	2350	разошлась сшивка
Airline ATR-P-5	2440/4060	разогнулся крюк / порвалась лента
Skyway S03101023	2630	разрыв ленты под крюком

Каков итог?

Учитывая, что редакция журнала «Движок» в ходе испытаний автомобилей и всевозможных автопробегов регулярно сталкивается с необходимостью использовать буксировочные тросы, все возможные варианты, продающиеся на заправках и в других профильных и непрофильных магазинах, давно отправлены в отставку и вообще не рассматриваются для использования, поскольку доверия к ним нет никакого.

Для работы редакцией нашего журнала давно куплена профессиональная 9-тонная динамическая стропа наподобие той, которую используют участники трофи-рейдов. Средняя стоимость такого троса составляет около 5000 рублей, однако достойные варианты можно приобрести за 2500–3000 рублей. Если вы хотите быть уверены в рабочих характеристиках и, можно сказать, вечной надежности троса, однозначно советуем «отжалеть» денег и купить нечто подобное, чтобы забыть об этой проблеме навсегда.

При выборе «гражданского» троса покупателю придется самому оценивать толщину, качество материала, прошивки и крюков, по возможности выбирая варианты из верхнего ценового диапазона. Но и в этом случае гарантии заявленных характеристик нет никакой, а в большинстве вариантов указанную на упаковке нагрузку в лучшем случае стоит сразу делить на два.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

**НАШИ
МОДЕЛЬНЫЕ ЧЕХЛЫ
ЛУЧШАЯ ОДЕЖДА
ДЛЯ ЛЮБИМОЙ**



- | Оригинальные лекала для каждой модели автомобиля
- | Триплированная технология производства
- | Износостойкие материалы жаккард, экокожа
- | Клапан для подушки безопасности
- | Ощущение комфорта и уюта в салоне

Приглашаем посетить наш стенд на выставке
MIMS Automechanika Moscow. Павильон 2.2, место В421
26-29 августа 2019 года, г. Москва, ЦВК «Экспоцентр»

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU

редактор рубрики
Роман Зубко

Даниил Квят поднялся на подиум на Гран-при Германии

Российский пилот команды Toro Rosso Даниил Квят финишировал на третьем месте на Гран-при Германии — 11-м этапе чемпионата мира по автогонкам в классе «Формула-1».

Стартовав с 14-го места в гонке, проходившей под дождем, россиянин сумел прийти к финишу третьим. При этом Даниил вполне мог подняться на подиуме на ступень выше, если бы за круг до финиша его не опередил Себастьян Феттель на более быстром болиде Ferrari.

Выиграл немецкую гонку пилот команды Red Bull Макс Ферстаппен, а фавориты Гран-при Германии, пилоты заводской команды Mercedes, остались в юбилейной для немецкой конюшни гонке без очков.

И Льюис Хэмилтон, и Валттери Боттас не удержали болиды на скользкой от дождя трассе, но если для Хэмилтона все закончилось разворотом и внеплановым визитом в боксы, то Боттас и вовсе разбил машину, выбыв из борьбы. Разбили свои болиды также Шарль Леклер (Ferrari), Нико Хюлькенберг (Renault) и Серхио Перес (Racing Point).

Для Даниила Квята подиум в Германии стал уже третьим в карьере, для его команды Scuderia Toro Rosso — вторым в истории.

Ну а незадолго до церемонии награждения победителей и призеров Гран-при Германии — 2019 стало известно, что ночью накануне гонки Даниил стал отцом — об этом российский пилот рассказал Мартину Брандлу в официальном интервью перед вручением кубков. Подруга Квята Келли Пике родила дочь. Счастливые родители выбрали для девочки греческое имя — Пенелопа ■



Лукьянюк и Арнауты пришли четвертыми в Италии

Российские спортсмены Алексей Лукьянюк и Алексей Арнауты заняли 4-е место в пятом этапе чемпионата Европы по ралли — 2019.

Этап проходил в Риме и окрестностях курортного города Фьюджи и завершился победой двукратного чемпиона Европы, чемпиона итальянского первенства Жана Доменико Бассо.

Выход российского экипажа из тройки лидеров, как уточняют в агентстве «Автоспортмедиа», связан с 60-секундной пенализацией. Такое решение коллегия спортивных комиссаров приняла из-за несоответствия размеров колесной базы автомобиля по правому и левому бортам. Расхождение составило 5 мм — 2573 против утвержденных 2568 мм. Экипаж объяснил расхождения в цифрах последствиями удара о камень.

Кроме этого, позднее в контрольной карте судьи поставили отметку «No time», ссылаясь на неработающую систему хронометража. Однако запас очков, полученный на итальянской гонке, все же оставляет российскому экипажу шансы на лидерство.

«У меня просто нет слов! Организация гонки хромает, и сюрпризы сыпались все выходные», — прокомментировал итоги итальянской гонки пилот российского экипажа.

Напомним, что Алексей Лукьянюк и Алексей Арнауты выступают в этом сезоне на Citroën C3 R5. Следующий этап ралли пройдет в Чехии с 16 по 18 августа ■



«Шелковый путь — 2019»

Удачный дебют новых категорий и достойный соперник КАМАЗов



Вадим Аскарлов

В китайском городе Дуньхуан завершилось «девятое издание» Международного ралли-марафона «Шелковый путь», участники которого преодолели более 5000 км по территории России, Монголии и Китая.

Финиш одной из трех главных мировых гонок в мире ралли-рейдов состоялся у Большого театра в городе Дуньхуан. А стартовали экипажи «Шелкового пути» 6 июля в Иркутске — от берегов озера Байкал. За время гонки они преодолели десять тяжелейших и разнообразных спецучастков. Маршрут в первую очередь планировался так, чтобы автопроизводители видели, как работает их техника в различных климатических условиях, ландшафтах и рельефах нашей планеты. Как отмечали многие гонщики и журналисты, гонка получилась одной из самых красивых за всю историю: такая природа окружала гоночную технику и бивуаки по пути следования.

Никто не сомневался, что в этом году, как и во все предыдущие, марафон будет изобиловать острой борьбой до последних метров дистанцией, однако особое внимание было приковано к гонщикам категории «Мото», которые вышли на старт впервые. Теперь Silk Way стал практически в один ряд с главными событиями в мире ралли-рейдов: Dakar и Africa Eco Race.

Кроме мотоциклистов нынешний ралли-марафон стал дебютом и для представителей категории квадроциклов, однако пока что их представительство ограничилось тремя участниками. Несмотря на это, трио квадроциклистов сумело предложить зрителям увлекательную борьбу на всем

протяжении гонок. Последний спецучасток выиграл россиянин Александр Максимов, более чем на 15 минут опередив лидера зачета Рафала Соника. Третий участник зачета квадроциклов — Аркадиуш Линднер — на старт последнего спецучастка не вышел.

Те, кто внимательно следит за миром ралли-рейдов, удивились отсутствию в этом классе признанного мастера и победителя «Дакара» Сергея Карякина. Дело в том, что в этом году Сергей решил побороться за победу в категории Т3. И, как показал результат, не зря: экипаж команды Snag Racing Сергея Карякина и Антона Власюка первенствовал в этом зачете.

Не менее увлекательная борьба прошла у дебютантов «Шелкового пути» в классе «Мото». В заключительный день гонки участники боролись друг с другом до самого финиша. С лучшим временем на этапе финишировал Кевин Бенавидес — правда, победа на последнем спецучастке не привела его на подиум гонки. Ну а первым в общем зачете стал Сэм Сандерленд, которому не помешала даже шестая позиция на последнем спецучастке.

Можно с уверенностью сказать, что дебют нового класса на «Шелковом пути» прошел на отлично, что отметили и сами гонщики. Как признался Эндрю Шорт, организаторы проделали отличную работу, разыскав такие дороги.

Последний спецучасток класса Т2 по-

корился Акире Миуре. В общем зачете японскому пилоту также удалось опередить всех конкурентов и вместе со штурманом Лораном Лихтлэйхтером быстрее всех преодолеть дистанцию на Toyota Land Cruiser 200.

Самыми быстрыми гонщиками «Шелкового пути» ожидаемо стали пилоты зачета внедорожников Т1. Подиум этого класса стал поистине интернациональным: в составе трех экипажей-победителей — уроженцы Катара, Китая и Франции.

Победителем ралли «Шелковый путь» стал экипаж в составе Нассера Аль-Аттии и Мэттью Бо-меля. Пилот из Катара и штурман из Франции выступали на Toyota Hilux команды Qatar Rally Team. Эта победа стала поистине уникальной для катарского принца. Никогда еще в истории ралли-марафонов никто в таком доминирующем стиле не побеждал: Аль-Аттия выиграл все спецучастки «Шелкового пути», не оставив ни единого шанса китайскому дуэту гонщиков Хан Вью и Мин Ляо, а также французам Жерому Пелише и Паскалю Ларроку. Как сказал Нассер Аль-Аттия, это была отличная гонка и он действительно счастлив победить, ведь он трижды стартовал, но каждый раз сталкивался с различными трудностями.

Казалось бы, гонка должна была стать менее увлекательной с потерей интриги в классе, где соперничество обычно самое острое. Но, как



известно, где-то убыло, а где-то прибыло. Неожиданно серьезнейшая борьба вспыхнула, казалось бы, в самом предсказуемом классе — грузовиков.

Синей армаде КАМАЗов бросили достойный вызов. Больше половины марафона лидировал Сергей Вязович и его МАЗ, однако на восьмом этапе гонщик ошибся и красный грузовик перевернулся. Несмотря на удачное приземление на колеса, пришлось заняться экстренным ремонтом. Белорусский экипаж смог собрать машину и на очень медленном ходу отправиться обратно, в сторону старта, где располагались техничка МАЗа.

Самое обидное для команды, что грузовик выдержал аварию и вполне мог бы ехать дальше. Но, по словам Вязовича, после аварии над механиком Андреем Жигулиным сильно прогнулся защитный каркас. Так что даже если бы машина доехала до финиша, экипаж в любом случае сняли бы с гонки из-за поврежденного каркаса безопасности.

Таким образом, главная сенсация «Шелкового пути» не состоялась. В лидерах зачета Т4 вновь оказался Антон Шибалов на КАМАЗе, всю гонку до этого преследовавший Вязовича. Весь подиум зачета грузовиков составили экипажи команды «КАМАЗ-мастер». Вторым стал Андрей Каргинов, а замкнул тройку призеров Айрат Мардеев. Антон Шибалов сказал, что перед самой гонкой у него было предчувствие, что он ее выиграет. Андрей Каргинов заявил, что главное — победа «КАМАЗ-мастера»: экипажи команды заняли все призовые места — а значит, задача выполнена.



4-й этап РСКГ



Вадим Аскарлов

Четвертый этап Российской серии кольцевых гонок в столице Татарстана, как всегда, подарил зрителям увлекательнейшую борьбу во всех классах и редкое, но приятное событие для поклонников петербургского коллектива и его пилота на Audi.

Первая гонка в классе S1600 стала бенефисом двух гонщиков: Шешенина и Митяева. Владимир Шешенин хорошо стартовал, а Владимир Мельников смог защитить свою вторую позицию. Однако уже на втором круге Мельников пропустил вперед Митяева. Дальнейшая судьба гонки сложилась неудачно для Шульмейстера, который после контакта с Нафиковым вылетел в гравий. После автомобиля безопасности борьба возобновилась. На 10-м круге сошли Мельников и Нафиков. В итоге на подиум поднялись победитель гонки Владимир Шешенин, серебряный призер Михаил Митяев и обладатель бронзы Павел Кузьминов.

Вторая гонка в классе сложилась драматично для многих претендентов на титул. Kia Rio Павла Кузьминова заглохла еще на прогревочном круге, и лидеру зачета пришлось начинать гонку с самого хвоста пелотона. Однако пилоту удалось подтвердить свой высокий уровень, и в итоге он финишировал третьим. Кузьминову помогли технический сход Кораблева и наказание Руслана Нафикова. Борис Шульмейстер до последнего претендовал на попадание в трой-



«Большой шлем» пилота Carville Racing в Казани

ку, однако стал только четвертым, а за ним финишировал Владимир Мельников. Lada Granta победителя Михаила Митяева и обладателя серебра Владимира Шешенина были недостижимы.

Не менее эффектно прошла первая гонка классов «Супер-продакшн» и «Туринг-Лайт». Евгений Мейтес удержал лидерство до конца гонки, а Lada Vesta Владислава Незванкина и Андрея Петухова забралась на подиум. В «Туринг-Лайт» Родион Шуша-

ков откатился с первого места на восьмое. В лидеры сразу после старта вышел Михаил Симонов, который всю дистанцию держался на безопасном расстоянии от серебряного призера гонки Артема Кабакова. Одну позицию отыграл Ильдар Рахматуллин, замкнувший тройку лидеров класса.

Вторая гонка «Супер-продакшн» началась с отличного старта заднеприводных Subaru BRZ, которые сразу вырвались вперед. Однако Вадим Антипов смог отобрать лидерство у партнера по Sofit Racing, а вот Дмитрий Лебедев сначала попал под атаку Владислава Незванкина, ставшего вторым в гонке, а потом едва не потерял бронзу, но все-таки сумел удержать третью позицию.

Увеличенная до 60 км дистанция воскресной гонки привела

Пилот Carville Racing Григорий Бурлуцкий, стартовавший с конца пелотона, сумел не только красиво пробиться в первую десятку второй гонки, но и закрепиться в ней до самого финиша

к тому, что лидеры «Супер-продакшн» догнали более медленные автомобили класса «Туринг-Лайт» и пилотам младшего зачета пришлось бороться не только между собой, но и пропускать на круг более быстрых гонщиков. Лучше остальных с этим справился Роман Голиков. На второе место поднялся Владимир Черевань, а третье досталось Александру Сальникову, который отстоял позицию у Ефима Гантмахера.

В первый день самого быстрого класса «Туринг» случилось довольно редко событие в автогонках. Пилот команды Carville Racing Клим Гаврилов выиграл гонку и вместе с этим собрал так называемый «большой шлем» — выиграл квалификацию, гонку и установил в ней лучшее время круга. Для коллектива из Санкт-Петербурга это был особенный момент с учетом того, что Audi RS3 Гаврилова на этом этапе примерила новую яркую ливрею.

Вторым за Климом пришел Андрей Масленников на Seat Leon Cupra команды Lukoil Racing,

Андрей Петухов, который с начала сезона заканчивал все гонки как минимум на пьедестале чести, впервые в этом году не попал в тройку по итогам гонки из-за вылета с трассы



а третьим на финиш приехал Кирилл Ладыгин на Lada Vesta Sport команды Lada Sport Rosneft. Ирек Миннахметов на Audi RS3 удержал четвертую позицию, а Павел Кальманович на таком же автомобиле из команды «ТАИФ Моторспорт» замкнул пятерку, оставив позади Дмитрия Брагина, выступающего на Hyundai i30 N. С техническими проблемами столкнулся Александр Марушко на Lada Vesta, а Григорий Бурлуцкий на Volkswagen Golf команды Carville Racing провел красивую гонку, но все же сошел с трассы.

Во второй день гонка началась со столкновения сразу четырех машин на старте. Антон Немкин и Андрей Абалуев не смогли вовремя тронуться, а Альберт Гильфанов и Тимур Шигабутдинов — заметить препятствие и объехать застывшие машины. Таким образом тройку лидеров сформировали Михаил Грачев и Иван Лукашевич, сохранившие стартовые позиции, и Дмитрий Брагин, оттеснивший из числа претендентов на подиум Антона Бадова. В таком же порядке они и пришли к финишу.



По итогам гонок Клим Гаврилов выиграл казанский этап и теперь идет третьим в общем зачете, уступая только признанным лидерам российских гонок — Брагину и Ладыгину

Четвертым стал Павел Кальманович. За попадание в топ-5 разгорелось сражение, и долгое время в лидирующей группе присутствовал Ирек Миннахметов, отражая атаки Клим Гаврилова. Однако их борьбой воспользовались другие пилоты — поэтому Андрей Масленников финишировал пятым, а Иван Чубаров шестым. Клим

Гаврилов, несмотря на полученный довер за победу, в первой гонке смог подняться на седьмое место.

Интересное событие произошло в зачете «Формула-4». Артем Лобаненко, уже выигравший этап в Нижнем Новгороде в этом году, пришел первым к финишу и в Казани. За ним приехал Алексей Несов, а третьей финишировала

Ирина Сидоркова. Восходящая звезда российской автоспорта из Петрозаводска параллельно выступает в аналогичных европейских сериях, однако на подиум российских этапов Ирина еще не прорывалась.



CARVILLE
SHOP

удобный интернет-магазин
для вашего бизнеса

КУПИ
ЛЮБЫЕ ТОВАРЫ
на 50 000 руб.

И НЕ ПЛАТИ
за доставку



8 800 700-25-85

Автозапчасти и аксессуары
от производителя

CARVILLESHP.RU

Электровелосипед Skoda e-Bike

1
часть

Мечта марафонца и велопутешественника



Илья Огородников

Пока российская автопресса ждет прибытия обновленного флагмана Superb и начала производства в нашей стране кроссовера Karoq, компания Skoda решила скрасить ожидание самым что ни на есть летним тестом. На длительном тесте «Движка» оказался электровелосипед Skoda e-Bike. А поскольку искусственных велосипедистов в составе редакции нет, оцениваем чудо чешской инженерной мысли с позиции рядовых пользователей, готовых променять четыре колеса на два.

Напомню, что производство велосипедов в стане автомобильных концернов — вещь достаточно распространенная. Двухколесный транспорт есть в модельном ряду и Peugeot, и Mercedes-Benz, и даже Porsche. Но только народную марку Skoda можно в полном смысле назвать аутентичным велопроизводителем, ведь именно с производства

велосипедов 124 года назад и началась история этого бренда. Создатели компании Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент были в первую очередь заядлыми велосипедистами.

Собственно, электровелосипедом сегодня особо удивить не получится. Профильные магазины, которые занимаются продажей личного городского электротранспорта вроде самокатов и моноколес, предлагают и всевозможные варианты электровелосипедов. Кстати, даже китайские



На раме закреплена батарея емкостью 11,6 Ач, которой в зависимости от нагрузки хватает на 70–110 км. Индикация заряда есть как на самой батарее, так и на экране бортового компьютера. Электровелосипед не имеет системы рекуперации, а потому батарея заряжается только от сети, причем достаточно быстро. При необходимости аккумулятор можно снять и оставить на зарядку дома, а велик использовать как обычный

Электродвигатель Shimano Steps мощностью 250 Вт интегрирован в педальный узел и развивает внушительные 50 Нм тяги. Расположение мотора не позволило разместить впереди вторую звездочку, поэтому у e-Bike только девять передач. Правда, это компенсируется тремя режимами самого электромотора

модели неизвестных брендов стоят немалых денег, так что прайс-лист на фирменный модельный ряд велосипедов Skoda уже не кажется таким дорогим.

Для Skoda эксперименты с электротехнологиями — не первый опыт. Пять лет назад чехи предлагали электровелосипед Green E

Line, разработанный вместе с мировым производителем мотоциклов KTM.

Если вдаваться в подробности нынешней модели e-Bike, то электровелосипед на самом деле не совсем «электро» и не совсем Skoda. Это гибрид, созданный совместными усилиями чехов и одного из мировых лидеров велоиндустрии — японской компании Shimano. От последней велосипеду, собственно, и достались электродвигатель, трансмиссия, тормозная система, втулки и шатуны.

По классификации Skoda e-Bike представляет собой



классический дорожный велосипед с высокой рамой (есть и дамский вариант — с низкой). Это означает, что у велика нет амортизаторов, а потому основное место его использования — подготовленные дороги.

Помимо прочего, велосипед достаточно тяжелый — 20,1 кг, из которых почти 3 кг весит аккумулятор. В целом по своим габаритно-весовым параметрам девушке управлять с ним сложновато — например, перекачивать электробайк через надземные переходы. Именно поэтому в помощь предписан режим Walk, который помогает без усилий катить велосипед рядом. Но штука эта — опциональная, и на нашем тестовом экземпляре она отсутствовала. А еще в дождливом Петербурге нам не хватало крыльев.

Что касается эргономики, то велосипед сделан отлично. Анатомические ручки — с поддержкой ладоней и приятным нескользящим покрытием. Правая



Как и ожидалось, при выдающихся скоростных параметрах у Skoda e-Bike великолепные дисковые тормоза. Невероятно эффективные, при этом с выверенным и точным усилием на рукоятках



200 000 Р

рука управляет коробкой передач с помощью удобных курков, левая — режимами электромотора и бортового компьютера с помощью кнопок. Цепкие педали позволяют развивать хороший темп даже без туклипсов.

И только плотное «атлетическое» сиденье вызывает вопросы у неподготовленного велосипедиста. Рассчитано оно, уж простите, явно на подкачанные упругиегодицы. Если у вас не такие — готовьтесь, что после поездки пятая точка будет побаливать.

Сразу расстрою лентяев: Skoda e-Bike — гибридный велосипед, где электродвигатель помогает только крутить педали, а не ехать в режиме электромопеда. Соответственно, выбрать можно три режима движения — Eco, Normal и High, каждый из которых добавляет соответствующее количество энергии к прокрутке педалей. В самом мощном — High — усилие увеличивается на 230%, что позволяет разогнаться с места до 25 км/ч за 4 секунды! В среднем это втрое быстрее, чем без помощи электромотора.

Ощущения, надо сказать, соответствующие. Пушка! По старту с места электровелосипед Skoda утрит нос не только всем двухколесным собратьям, но и половине стартовых светофора автомобилей. Кстати, именно поэтому при езде по велодорожкам, паркам и тротуарам е-байку не особо нужны зеркала: вас просто никто не сможет догнать, а потому смотреть, что за спиной, нет особого смысла.

Важный момент: ради безопасности электромотор отключается на скорости 25 км/ч, после чего разогнаться приходится уже своими силами. Даже без особых навыков и достойной физической подготовки седока Skoda e-Bike на хорошем покрытии позволяет достигать 35–45 км/ч. Однако самой комфортной скоростью передвижения остается как раз диапазон 20–25 км/ч.

Почему? Ну, во-первых, чего греха таить: без поддержки электромотора через какое-то время ездить становится просто неинтересно. Электробайк Skoda снимает с тебя всю нагрузку и при этом позволяет совершать захватывающие дух ускорения. Во-вторых, городской, то есть основной темп движения, приходится на треть-шестью передачу. Первая-вторая — для подъемов, седьмая-девятая — уже трассовые и, соответственно, используются они без электромотора.

Параллельно сопоставлять и переключать передачи правой рукой и режимы электромотора левой привыкаешь через час-два езды, после чего остается наслаждаться легкостью, с которой

Перед глазами наездника e-Bike — экран бортового компьютера, включение которого активирует и электродвигатель. Информации на дисплее — что в твоей машине. Спидометр, общий и суточный одомер, индикатор заряда, выбранный режим электромотора и остаток хода в текущем, а также потенциальных режимах движения. Дисплей контрастный и хорошо читается даже в солнечную погоду



электровелосипед Skoda парит над дорогой. Тебя больше не заботят подъемы и расстояния, а каждое нажатие на педаль происходит словно с мощным порывом попутного ветра.

В итоге совместный заезд на 20 км на пару с обычным велосипедом приводит к тому, что неподготовленный велосипедист на хорошем, но обычном велосипеде приезжает с языком на плече и пытается отдышаться, а наезднику Skoda e-Bike даже пот со лба вытирать не нужно. Этот факт делает чешский электробайк незаменимой вещью велопутешествен-

ника или марафонца. Благодаря электробайку даже в пределах 30 км от Санкт-Петербурга удалось открыть массу новых интересных мест, куда просто не захватить на машине. Например, оказаться на фестивале воздушных змеев в одном из парков Ленинградской области.

В среднем ритме движения запаса энергии хватает на обещанные плюс-минус 100 км пути, причем «полный бак» заряжается менее чем за 2 часа на любой автомобильной заправке — главное, возьмите с собой какой-нибудь удлинитель.

В целом недостатки Skoda e-Bike, выражаясь автомобильным языком, сводятся к жесткой подвеске без амортизаторов, так что комфорт езды сильно привязан к качеству покрытия: даже качественно уложенная плитка вызывает дрожь. К тому же на очень быстром велосипеде трудновато маневрировать при езде по тротуарам и узким велодорожкам — оттормаживаться, уворачиваться и обгонять приходится регулярно. Ну и главное, увы, очень немалая цена, заплатить которую рядовой россиянин вряд ли захочет: 200 000 рублей.

Ну а что касается городской езды и восприятия электровелосипеда как альтернативы автомобилю или общественному транспорту, то выводов хватит для отдельной статьи — об этом наш следующий материал.



На Skoda e-Bike крутизна подъемов перестает иметь значение. Главное, вовремя перейти на пониженную механическую передачу и повышенную электрическую



Жизнь в автокемпингах Крыма:
путешествуем на Volkswagen California



Читайте **в следующем** номере

Меняем цепь ГРМ на бензиновом моторе 2.0 TFSI:
все нюансы процедуры



Испытаем китайские кроссоверы Changan CS35 Plus
и обновленный Geely Atlas



MIMS Automechanica 2019:
все премьеры главной выставки автокомпонентов в России



Первый тест-драйв внедорожника УАЗ Патриот
с автоматической коробкой передач

DRIVE THE LEGEND.

ЛОВИ МОМЕНТ!

с 15 июля до 31 августа 2019

BILSTEIN – ТРЕНД ЛЕТА

Купи продукцию Bilstein на 30 000 рублей
и получи футболку в подарок.

Собери всю коллекцию!



*акция действует с 15 июля и до 31 августа 2019
или до исчерпания запасов футболок у дистрибьютора

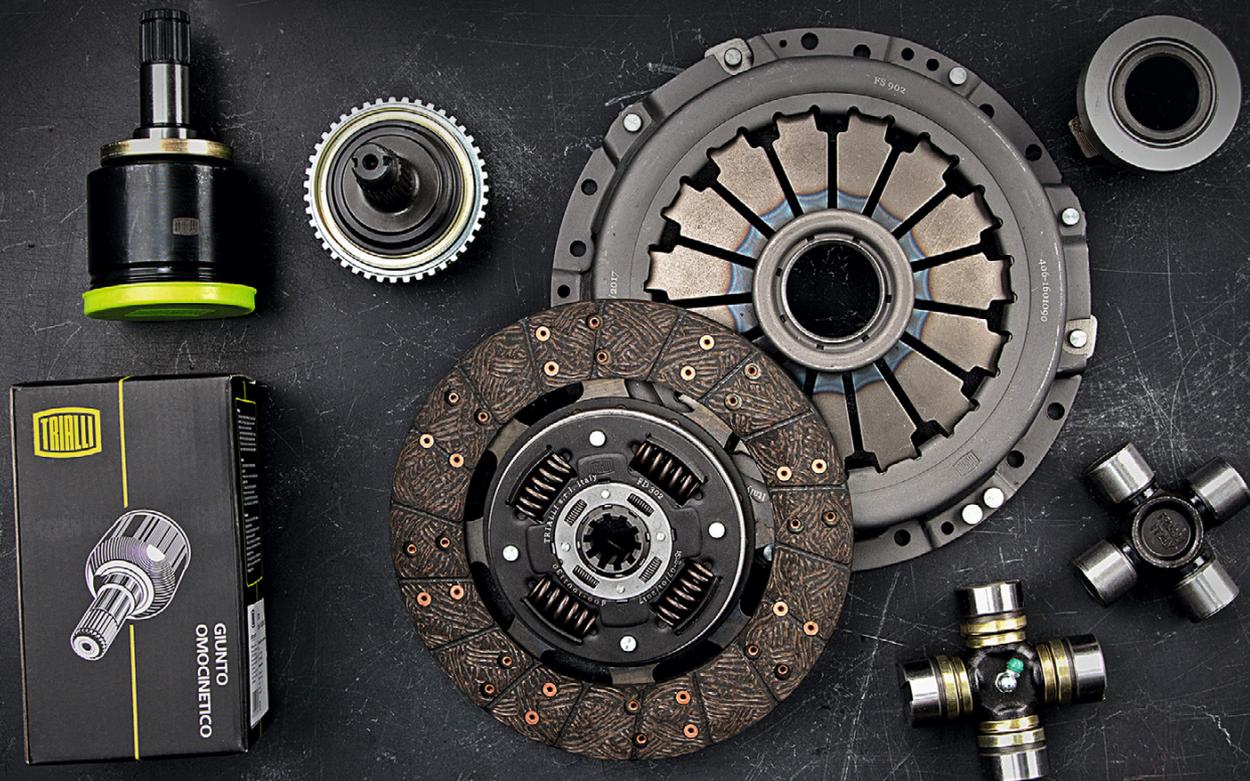
bilstein.com





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



100% контроль
качества



Высокая статическая
и динамическая
грузоподъемность



Усиленная конструкция



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



Расширенная гарантия
120 000 км пробега

Приглашаем посетить наш стенд на выставке COMTRANS,
3-7 сентября 2019, г. Москва, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО», павильон №3, место 13-412

WWW.TRIALLI.RU



Глобальный производитель деталей подвески, рулевого управления, трансмиссии и тормозных систем



Январь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Февраль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

Март

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Апрель

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Май

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Июнь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Июль

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Август

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Сентябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Октябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Ноябрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Декабрь

пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		