



ОКТАБРЬ 2019 • #79

Движок

про автомобили в деталях



18

**Suzuki
Jimny**

НОВЫЙ



12

**Lada Granta
Drive Active**



**Зимние
ШИНЫ**

Обзор 2019 / 2020

36



38

**В очной схватке
с конкурентами**

Тест шин
Michelin X-Ice North 4 SUV



40

**Как сделать
обслуживание
втрое дешевле**

Ремонтируем поддержанную
Toyota Camry VII
с помощью компонентов CTR

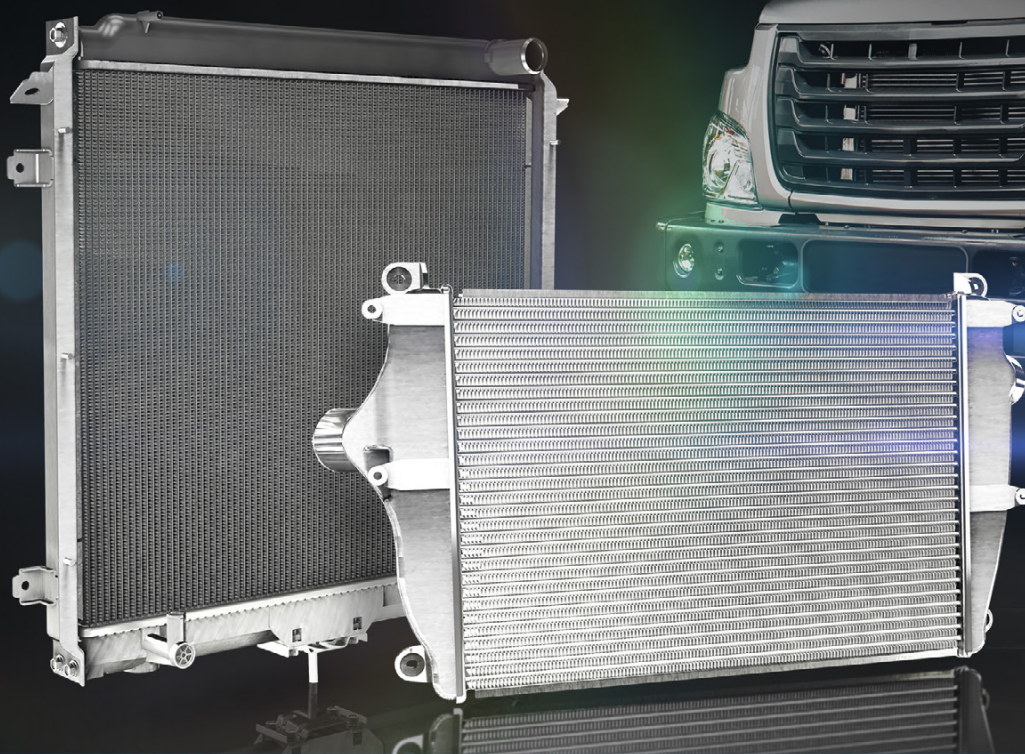
62

**«Привыкли к более
корректной борьбе»**

Carville Racing
о прошедшем сезоне в РСКГ

**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.

Автокомпоненты 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

НАШИ

СЕТКИ И РЕЗИНКИ-СТЯЖКИ СОХРАНЯТ САМОЕ ЦЕННОЕ



АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ



Эластичные ремни и сетки предназначены для крепления груза в автомобиле, на мотоцикле или любом другом месте. Фиксация производится с помощью крючков. Мы расширили данную линейку продукции, чтобы удовлетворить все возможные потребности наших покупателей.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
НА САЙТЕ

WWW.AIRLINE.SU



Порядок на дорогах России — ОПАСНОСТЬ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮДЖЕТОВ СТРАНЫ

Осенью 2019 года во властных кабинетах вновь был поднят вопрос о снижении нештрафуемого порога скоростного режима с 20 до 10 км/ч. Споры между разными ведомствами и чиновниками по поводу актуальности этих изменений ведутся с момента вступления в силу новой нормы, еще с 2013 года. И вот новая волна. Почему же жалкие 10 км/ч — настолько острая проблема для такого количества власти имущих?

Как говорится, если чего-то не понимаешь, значит, дело в деньгах. И правда, если перейти от законодательного анализа к финансовому, ответы на многие вопросы оказываются на поверхности.

Первое, что всплывает, — статистика по нарушениям ПДД российскими автоводителями. Догадаетесь, какое самое распространенное нарушение в России? Правильно, превышение скорости. Причем оно не просто распространено, а фактически определяющее: 76,3% от всех нарушений, по статистике за 2018 год. Соответственно, штрафы за превышение скорости — главный источник поступления денег за нарушения ПДД в региональные бюджеты. Причем суммы эти колоссальные, и измеряются они порой миллиардами, особенно в крупных городах. В Москве, например, в прошлом году было собрано 26,8 млрд рублей.

Количество поступающих от штрафов денег (даже с учетом скидок и неуплат) настолько велико, что соответствующая статья давно и официально внесена в структуру формирования государственных бюджетов регионов, причем в одном ряду с налогами. Более того, региональные власти даже составляют прогноз штрафов на будущий год и контролируют выполнение плана по их сборам. Например, в Тверской области, известной автомобилистам по рекордному количеству камер на дорогах, штрафы за нарушение ПДД составляют 97% бюджетных поступлений вообще от всех наказаний и предписаний в регионе.

То есть, если переводить ситуацию из финансовой сферы обратно в социально-правовую, то получается, что региональные власти нашей страны официально

закладывают план по количеству правонарушений ПДД, а следовательно, и по количеству ДТП, пострадавших и трупов на дорогах, которые затем в виде штрафов за нарушения, приведшие к этим трагедиям, пересчитываются в рубли и поступления в бюджет. Таким образом, порядок на дорогах России и законопослушные автомобилисты — это финансовая катастрофа для региональных бюджетов.

Допустить снижения «штрафных» поступлений в казну никак нельзя, ведь параллельно с формированием доходной части бюджета планируется и расходная, где эти деньги уже как бы распределены и потрачены. Чиновничья проблема заключается в том, что и увеличивать статистику по правонарушениям тоже нельзя. В стране-то официально объявлена программа улучшения безопасности и снижения смертности на дорогах. Размеры штрафов тоже повышались несколько раз, и лимит по многим позициям исчерпан.

Что же делать, чтобы повысить собираемость штрафов при снижении количества правонарушений? Правильно: снижать порог применяемости наказания, например нештрафуемый номинал превышения скорости. По сути, никакого нового закона не вводится, увеличения размера штрафа не происходит, а количество поступлений в бюджет резко возрастает. Эврика!

Почему же тогда об этом действенном способе вспомнили только сейчас? На самом деле с повестки дня эта тема не снималась никогда. Просто теперь острее встал вопрос наполнения региональных бюджетов. Снижение доходов населения привело к тому, что люди стали меньше и внимательнее ездить, а значит, меньше нарушать.

По данным статистики, Москва за 2018 год потеряла около 1,3 млрд рублей на собираемости штрафов. Однако в прогнозе столичных властей и на 2019-й, и на 2020-й, то есть с момента предположительного введения новых норм, уже стоят положительные цифры... Ничего личного, просто бизнес.



МОДУЛИ ТОПЛИВНОГО НАСОСА

СТАРТ
ВОЛЬТ



Производство топливных модулей и комплектующих – моторов бензонасоса, фильтров-сеток



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

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

Подробная информация на сайте:

startvolt.com

Франкфуртский автосалон — 2019 своими глазами

Актуальные новинки для России

8



Культовый статус обеспечен

Тест-драйв нового Suzuki Jimny

18



«Комтранс-2019»

Под знаком юбилеев

48



Стопроцентная автоматизация

Изучаем производство
автомобильных датчиков
и радаров на заводе компании Hella

32



«Привыкли к более корректной борьбе»

Carville Racing

о прошедшем сезоне в РСКГ

62



Автобизнес

6 Новости

Автомобили

7 Новости

8 Франкфуртский автосалон — 2019 своими глазами

Актуальные новинки для России

12 И конь, и трепетная лань

Тест-драйв Lada Granta Drive Active

14 Антикроссовер

Тест-драйв «УАЗ Патриот» с «автоматом»

18 Культовый статус обеспечен

Тест-драйв нового Suzuki Jimny

Автокомпоненты

22 Новости

26 Обзор выставки MIMS Automechanika 2019

Часть 2: Цена компонентов в России — ключевой фактор для покупателей

32 Стопроцентная автоматизация

Изучаем производство автомобильных датчиков и радаров на заводе компании Hella

36 Зимние шины

Новинки сезона 2019/20

38 В очной схватке с конкурентами

Тест шин Michelin X-Ice North 4 SUV

40 Как сделать обслуживание втрое дешевле

Ремонтируем поддержанную Toyota Camry VII с помощью компонентов CTR

Комтранс

44 Новости

45 Форум «Цифра в транспорте»

В Петербурге обсудили будущее топливных перевозчиков

46 В Петербурге представили новые шины Aeolous Neo

48 «Комтранс-2019»

Под знаком юбилеев

54 Газ в приоритете

Премьера и экспресс-тест Scania CNG

Автоаксессуары

58 Новости

Автоспорт

60 Новости

62 «Привыкли к более корректной борьбе»

Carville Racing о прошедшем сезоне в РСКГ



Автомобильные радиаторы ПОАР



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

Подразделение Continental по производству компонентов трансмиссии стало отдельной компанией

Компания Continental выделила производство деталей трансмиссии в отдельную компанию — Vitesco Technologies.

Название Vitesco, как уточняет пресс-служба производителя, образовано от латинского vita («жизнь»). Штаб-квартира новой компании располагается в городе Регенсбурге в Германии.

Как и предполагалось ранее, Vitesco Technologies будет специализироваться на экологически чистых технологиях для автомобилей.

«Наша цель — развитие новой мобильности. Мы производим основу каждого транспортного средства — трансмиссию, и создание отдельной компании со своим фирменным стилем подчеркивает наше стремление к лидерству в сфере электрификации», — заявил исполнительный директор Vitesco Technologies Андреас Вольф.

Будучи отдельной компанией, бывшее подразделение Continental продолжит заниматься разработкой и производством электрических двигателей, а также электроники для гибридных силовых агрегатов и автомобилей, работающих только на электричестве.

В 2018 году объем продаж Continental составил 44,4 млрд евро. В настоящее время в компании работают более 244 тыс. человек в 60 странах мира. Напомним, что немецкий концерн занимает четвертое место в рейтинге ведущих мировых поставщиков автокомпонентов по итогам 2018 года ■



Завод Hyundai нарастил объемы экспортных поставок почти на 40%

Завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» под Санкт-Петербургом за январь — сентябрь 2019 года отправил на экспорт 11 800 автомобилей, что на 39% больше, чем годом ранее.

Автомобили Hyundai российской сборки отправляются на рынки Казахстана и Белоруссии, а также в другие страны ближнего зарубежья, уточнили в пресс-службе предприятия.

Всего за три квартала текущего года на заводе Hyundai было произведено 180 300 машин, что на тысячу единиц больше, чем за девять месяцев 2018 года. В третьем квартале объем производства составил 55 400 машин.

«Завод Hyundai Motor в Петербурге работает со стопроцентной загрузкой производственных мощностей. В постоянно меняющихся условиях крайне важно оперативно реагировать на потребности рынка и адаптироваться к ним, но производимые заводом модели остаются востребованными и входят в топ-5 самых продаваемых в России», — сообщил директор производственного управления Андрей Казак.

На заводе осуществляется сборка моделей Hyundai Creta, Hyundai Solaris, Kia Rio, Kia Rio X-Line. По словам Андрея Казака, предприятие продолжит работу в три смены пять дней в неделю. Всего в 2019 году Hyundai планирует выпустить свыше 240 тыс. автомобилей на территории России ■

Лампы Osram и Neolux можно купить онлайн

Компания Osram объявила об открытии в России фирменного интернет-магазина.

Купить автолампы брендов Osram и Neolux можно на сайте Osramonline.ru, сообщает пресс-служба компании. В новом интернет-магазине представлены как наиболее популярные и новые модели автоламп, так и редко встречающиеся в продаже продукты: в частности, светодиодные блок-фары для Volkswagen Golf VII или Ford Focus III.

Кроме того, как заявляют в Osram, на этом же сайте можно оформить заявку на лампы, которые вообще не поставляются в Россию: их доставят из Европы.

Заказы доставляются курьерской службой в любую точку на территории России, в планах компании — организация доставки в страны СНГ.

«Открывая интернет-магазин, мы преследовали несколько целей, — отметил менеджер по работе с ключевыми клиентами российского офиса Osram Алексей Кутенков. — С его помощью мы можем транслировать рекомендованный уровень цен на нашу продукцию, а главное — максимально оперативно выводить на рынок любые новинки. Плюс это хорошая возможность для наших покупателей получать скидки, бонусы и подарки во время проведения акций. Мы планируем активно вкладываться в развитие интернет-торговли» ■



Toyota оценила в рублях новый RAV4

Компания Toyota запустила производство кроссовера RAV4 пятого поколения на заводе в Петербурге, а также открыла прием заказов на новинку на территории России.

Стартовая цена нового RAV4 на нашем рынке — 1 756 000 рублей. За указанную сумму покупатель получит кроссовер в базовой комплектации «Стандарт» с 2,0-литровым бензиновым мотором мощностью 149 л.с., механической коробкой передач и передним приводом.

Штатно Toyota RAV4 оснащается светодиодной светотехникой спереди и сзади, легкосплавными 17-дюймовыми колесными дисками, обшитым кожей рулем, а также пакетом «Зимний комфорт».

Цены на полноприводные версии нового RAV4 начинаются в России с отметки в 2 087 000 рублей за автомобиль все с тем же двигателем 2,0 литра и вариатором в более «продвинутой» комплектации «Комфорт».

Потенциально самая востребованная в нашей стране модификация RAV4 2019 модельного года — с мотором 2,5 литра (199 л.с.), 8-ступенчатый «автоматом» и полным приводом — оценена минимум в 2 280 000 рублей. Ну а топовый вариант нового RAV4 доступен в России не менее чем за 2 661 000 рублей ■



Полноприводный Audi Q3 получил российский ценник

Российские дилеры Audi начали принимать заказы на кроссовер Q3 нового поколения в модификации 40 TFSI quattro.

Стартовая цена новинки составляет в России 2 562 000 рублей. В указанную сумму оценен автомобиль с 2,0-литровым бензиновым двигателем мощностью 180 л.с., развивающим максимальный крутящий момент 320 Нм. Мотор агрегируется с 7-ступенчатой коробкой передач S tronic и системой полного привода quattro.

Для нового Audi Q3 40 TFSI quattro доступны четыре линии оснащения: стандартная, Advance, Design и Sport.

В базовой версии новый полноприводный Q3 получил светодиодные фары, ряд систем безопасности, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски, а также цифровую приборную панель с 10,25-дюймовым экраном, которая управляется с помощью многофункционального рулевого колеса. В качестве опции доступна фирменная мультимедийная система MMI Navigation plus с дополнительным сенсорным 10,1-дюймовым дисплеем.

Для нового Audi Q3 также предлагаются пакеты Design Style и Sport Selection с расширенным списком оснащения. Как уточняют в компании, первые автомобили Audi Q3 40 TFSI quattro появятся у дилеров в феврале 2020 года ■



Новый Volvo S60 доехал до России

В конце сентября первые российские покупатели седана Volvo S60 нового поколения получили свои машины.

Кроме того, как сообщает пресс-служба Volvo Car Russia, в те же сроки в салонах дилеров появились «живые» автомобили; седаны также доступны клиентам для тест-драйвов.

В нынешнем году новый S60 представлен в РФ в двух комплектациях: Inscription и R-Design. В гамме двигателей для российского рынка — 2,0-литровые бензиновые турбомоторы T4 (190 л.с.) и T5 (249 л.с.), привод — передний или полный соответственно.

Стартовая цена переднеприводного Volvo S60 T4 Inscription составляет 2 724 000 рублей, полноприводный S60 T5 AWD Inscription оценен минимум в 3 144 000 рублей.

В 2020 году на российском рынке станет доступен новый S60 в базовой комплектации Momentum. В переднеприводной версии с мотором T4 автомобиль будет стоить у нас от 2 350 000 рублей, в полноприводной — от 2 770 000 руб.

На момент подготовки этой публикации, как утверждали в Volvo Car Russia, объем предзаказов на новый S60 достиг почти трети от квоты для России на 2019 год ■

Франкфуртский автосалон — 2019 своими глазами

АКТУАЛЬНЫЕ НОВИНКИ
ДЛЯ РОССИИ



Виктория
Бабаева

Skoda Superb

Компания Skoda привезла на автосалон во Франкфурт новый Superb, в том числе и гибридную версию модели iV. Однако перспективнее для России может оказаться внедорожная версия Scout. Универсал с повышенным клиренсом оснащается бензиновым мотором мощностью 272 л. с. либо 190-сильным дизельным двигателем.

Оба мотора работают в паре с 7-ступенчатым DSG. С «обычным» Superb все понятно — новинка в России появится уже этой осенью. А вот с версией Scout дела обстоят сложнее, так как высокая стоимость модели может затруднить ее выход на наш рынок.

Кроме того, в версии Scout красовался на стенде и кроссовер Karoq, дебют которого в России запланирован на конец этого года. Правда, представители Skoda сообщили, что пока никаких спецверсий для России не предвидится. По цене Karoq Scout вторгается в зону более крупной модели Kodiaq, а потому спрос на нее может не оправдать ожиданий.

Land Rover Defender

Jaguar Land Rover привез во Франкфурт новое поколение Defender. Внедорожник изначально выйдет в двух версиях кузова — Defender 90 и Defender 110; последний будет опционально иметь третий ряд сидений. В момент выхода на рынок новый Def полу-



чит 4-цилиндровые турбодизели D200 и D240 (числовой индекс, напомним, указывает на мощность в лошадиных силах), а также бензиновый 4-цилиндровый турбомотор P300.

В следующем году на рынок будет выпущена гибридная версия P400e с бензин-электрической силовой установкой, работающей по технологии «мягкого» гибрида. В ее состав входят рядный 6-цилиндровый мотор Ingenium с двойным турбонаддувом, 48-вольтный электрический компрессор со встроенным стартер-генератором, а также литийионная аккумуляторная батарея, обеспечивающая работу системы рекуперации кинетической энергии.

Напомним, что в новой ипостаси Defender лишился рамы и мостов, но остался верен внедорожной составляющей: раздатка,

понижайка и блокировки сохранены, только перешли под контроль электроники. Огромный дорожный просвет доступен за счет пневмоподвески.

Кроме того, «Деф» получил роскошный интерьер и несколько

мененная решетка радиатора, увеличенные воздухозаборники и ряд других новых элементов. Новые A5 представляют собой «мягкие» гибриды с 12-вольтной бортовой сетью. Мощность бензиновых моторов — 145 и 190 «лошадей», а дизельных — 163 л. с. Спортивный 347-сильный S5 TDI получил более мощную 48-вольтную сеть.

Также одной из самых интересных новинок от Audi стал RS 7 Sportback. Автомобиль оснащается 4,0-литровым V8 мощностью 600 л. с. и 800 Нм максимального крутящего момента, а дополняет его 48-вольтная бортовая электросистема. Двигатель сочетается с 8-ступенчатой коробкой передач tiptronic и системой постоянного полного привода quattro.

До первой «сотни» Audi RS7 Sportback разгоняется за 3,6 секунды, а максимальная



вариантов компоновки кресел, включая даже вариант размещения втроем на переднем ряду.

Если в двух словах, отныне Land Rover Defender — это доработанный Range Rover, только с кузовом, сделанным в неоклассическом стиле. Фанаты «олдскула» уже негативно отреагировали на новинку.

Audi A5, RS6 и RS7

В обновленное семейство A5 вошли модели A5 Sportback, A5 Coupe, A5 Cabriolet и спортивная S5. У автомобилей появилась из-

скорость ограничена электроникой на отметке 250 км/ч. Однако с пакетом Dynamic максимальная скорость составляет 280 км/ч, с пакетом Dynamic plus — 305 км/ч.

BMW X6

Во Франкфурте также состоялась публичная премьера нового поколения кроссовера BMW X6. Кроссовер нового поколения будет предлагаться с несколькими видами двигателей: 3,0-литровым дизельным мотором мощностью 265 л. с., 400-сильным дизельным агрегатом, 340-силь-

Автосалон во Франкфурте в этом году успел попасть аж в два скандала. Сначала пикеты у его дверей устроили экологи, назначившие автомобиль главным злом планеты. Ну а затем часть знаковых европейских лиц от автопрома высказались с критикой выставки, которая, по их мнению, стала «тенью» прошлых автосалонов. Причина этого — игнорирование моторшоу огромным количеством автомобильных брендов. Однако, как ни крути, автосалон во Франкфурте — это один из самых крупных автомобильных праздников не только Европы, но и мира, где все равно было представлено невероятное количество новинок и передовых технологий. Корреспонденты журнала «Движок» все увидели своими глазами.

ной бензиновой «шестеркой» и мотором V8 объемом 4,4 литра мощностью 530 л. с.

Новый BMW X6 в России появится в конце ноября текущего года. Стартовая стоимость модели составит 5 520 000 рублей, а «топовая» версия обойдется в 6 770 000 рублей.

Кроме того, в качестве отдельного шоу-кара компания BMW выставила на своем стенде новый X6, окрашенный в «радикально черный цвет».

На кузов такого кроссовера нанесено особое покрытие Vantablack со специальной наноструктурой. Такая краска имеет поляризационный эффект и практически не отражает свет, что создает «эффект двухмерности» — глаз наблюдателя видит почти что плоские очертания машины.

Renault Captur

Из всех французских брендов до Германии доехал только концерн Renault с мировой премьерой нового поколения кроссовера Captur. Напомним, что европейский Captur и российский Kaptur — это два разных кроссовера Renault. Во Франкфурте, само собой, состоялась презентация модели для рынка Старого Света.

Автомобиль, как и прежде, построен на единой с Renault Clio платформе, которая по последней моде стала модульной. Благодаря ей кроссовер получит обновленную гамму моторов и россыпь элек-

тронных помощников движения, включая автопилот второго уровня.

Новый Renault Captur — кладезь для индивидуализации. Предусмотрено 90 вариантов оформления экстерьеря и 18 расцветок салона

Под капотом пропишутся бензиновые и дизельные турбодвигатели мощностью от 100 до 155 лошадиных сил. Главная новость — в силовую гамму добавлен подзаряжаемый гибрид суммарной мощностью 160 «лошадей». К бензиновому мотору 1.6 (90 л. с.) подключен 70-сильный электродвигатель и стартер-генератор, а также батарея на 9,8 кВт/ч, которую можно заряжать извне. Кроссовер трогается только на электротяге и способен без подключения ДВС проехать до 45 км.

Какое отношение все это имеет к российскому кроссоверу Kaptur, построенному на базе «Дастера»? В техническом плане — никакого. Однако от своего европейского «родственника» отечественный вариант с большой вероятностью при обновлении получит изменения в концепции общего дизайна, а также часть новомодных опций.

Porsche Taycan

Porsche уже объявил о своих планах по продажам серийного электрокара на территории России. Стоимость Porsche Taycan Turbo S



составит 12 943 000 рублей, а цена Porsche Taycan Turbo начинается с отметки 10 643 000 рублей с учетом НДС.

В обоих автомобилях электромоторы установлены на обеих осях. Мощность нового Taycan Turbo S при активации функции Launch Control в режиме Overboost равна 761 л. с., Taycan Turbo — 680 «лошадей». Время разгона до первой «сотни» составляет 2,8 и 3,2 секунды соответственно. Максимальная скорость обоих автомобилей — 260 км/ч. Запас хода модели Turbo S равен 412 км, у Turbo чуть больше — до 450 км.

Тем временем агентство Bloomberg сообщило недавно, что Porsche 911 нынешнего поколения стал самым прибыльным среди автомобилей, выпущенных в 2018 году. С момента запуска нового 911-го на его долю пришлось почти 30% от общего дохода Porsche AG, хотя, согласно недавнему отчету Bloomberg Intelligence, автомобиль занимал всего 11% от общего объема продаж компании. Именно поэтому немцы продолжают выпускать классический 911-й, несмотря на появление в гамме перспективного электрического спорткара Taycan.

Mercedes GLE Coupe

Новый GLE Coupe стал на 39 мм длиннее и на 7 мм шире предшественника. Колесная база теперь больше на 20 мм и составляет до 2935 мм. Купе-кроссовер до 2935 мм. Купе-кроссовер в Европе будет доступен с 3,0-ли-

тровыми дизельными моторами мощностью 272 и 330 л. с., которые сочетаются с 9-ступенчатой автоматической коробкой передач и системой полного привода.

В салоне автомобиля установлен 12,3-дюймовый дисплей, и, как и во всех новых моделях Mercedes, в GLE Coupe доступна информационно-развлекательная система MBUX. Старт продаж нового GLE Coupe, в том числе в России, намечен на 2020 год.

Lamborghini Sian

Компания Lamborghini представила широкой публике свою гибридную модель — Sian. Спорткар оснащается мотором V12 мощностью 785 л. с., а электрическая 48-вольтовая установка добавит автомобилю дополнительные 34 л. с. Суммарная мощность агрегата равна 819 л. с. С места до первой «сотни» автомобиль разгоняется за 2,8 секунды. Максимальная скорость, которую способен развить Lamborghini Sian, — 350 км/ч. Всего будет выпущено 63 Lamborghini Sian, и не исключается, что один или даже несколько итальянских гибридов доедут и до состоятельных российских клиентов.

Полное название представленного во Франкфурте самого быстрого Lamborghini звучит как Sian FKP 37. Таким образом компания выражает признание Фердинанду Карлу Пиеху, который сыграл значимую роль в судьбе компании Automobili Lamborghini.



Франкфуртский автосалон — 2019 своими глазами

САМЫЕ ЯРКИЕ
КОНЦЕПТ-КАРЫ



Виктория
Бабаева



Audi AI: Trail

Audi AI: Trail

На нынешней выставке Audi показала, как в компании представляют будущие поколения внедорожных автомобилей. Префикс AI обозначает принадлежность концепта Audi AI: Trail к инновационному семейству.

Новинка получила «внедорожную», если не сказать марсоходную, внешность.

Кузов концепт-кара выполнен из стали, алюминия и углепластика, чтобы автомобиль был более жестким, но при этом легким. Масса AI: Trail составляет 1750 кг, причем с учетом аккумуляторной батареи высокой емкости, которая питает сразу четыре электромотора.

Запас хода электрического внедорожника составляет 400–500 км на дорогах и в условиях «легкого бездорожья» по циклу WLTP.

Отдельно в компании из Ингольштадта заявляют о запасе хода AI: Trail на полной зарядке «за пределами дорожного полотна» — он, по данным Audi, составляет около 250 км.

BMW 4 Series и iNext

Компания BMW привезла во Франкфурт концепт седана 4 серии. Больше всего бросается в глаза решетка радиатора. Как и ранее представленные концепт-кары марки, новый BMW 4 Series получил крупные «ноздри», что делает образ весьма агрессивным. На автомобиле установлены 21-дюймовые колесные диски, а также светодиодные фары без рассеивателей.

В BMW обещают, что серийная версия «четверки» будет на 80% схожа с концептом. Вероятно, в 20% войдут как раз внешние эле-



Mercedes EQS



менты, создающие «вау-эффект». Предполагается, что новый BMW 4 Series оснастят моторами 3 серии в кузове G20.

Также на выставке производитель показал водородную версию Vision iNext. Ожидается, что в 2022 году BMW представит целую серию моделей на топливных элементах.

Mercedes EQS

Следуя тенденции внедрения электрической мобильности, Daimler представил широкой публике концепт электрического седана, получившего название EQS. На каждой оси автомобиля установлено по одному электромотору, суммарная мощность которых составляет 350 кВт, а максималь-

ный крутящий момент — 760 Нм. Такая силовая установка позволяет автомобилю разогнаться до первой «сотни» за 4,5 секунды.

Заявленный запас хода равен 700 км. Причем, чтобы зарядить столь емкий аккумулятор при мощности зарядки мощностью 350 кВт до 80%, требуется менее 20 минут. Среди визуальных особенностей концепта стоит отметить фары с голографическим эффектом. Задние фонари выполнены из маленьких фирменных трехконечных звездочек Mercedes. Предполагается, что Mercedes-Benz EQS станет серийной моделью уже в 2021 году.

Cupra Tavascan

Электрический концепт Cupra Tavascan построен на платформе



BMW 4 Series

Автосалон во Франкфурте в этом году успел попасть аж в два скандала. Сначала пикеты у его дверей устроили экологи, назначившие автомобиль главным злом планеты. Ну а затем часть знаковых европейских лиц от автопрома высказались с критикой выставки, которая, по их мнению, стала «тенью» прошлых автосалонов. Причина этого — игнорирование моторшоу огромным количеством автомобильных брендов. Однако, как ни крути, автосалон во Франкфурте — это один из самых крупных автомобильных праздников не только Европы, но и мира, где все равно было представлено невероятное количество новинок и передовых технологий. Корреспонденты журнала «Движок» все увидели своими глазами.



Cupra Tavascan

MEB концерна Volkswagen Group. Автомобиль получил три мотора, суммарная мощность которых равна 400 л. с. С такой силовой установкой машина способна разогнаться с места до 100 км/ч за 6,5 секунды. Запас хода кроссовера — 450 км. Точная дата запуска модели в серию пока не названа, но в компании обещают, что новинка выйдет на рынок уже в ближайшее время.

Hyundai 45

Корейский производитель автомобилей Hyundai показал на автосалоне во Франкфурте концепт 45. Новинка получила бескаркасный кузов с аэродинамической и легкой конструкцией. Инженеры Hyundai постарались сделать концепт максимально прогрессивным, но основной задумкой компании было воплотить в 45-м стратегию

мобильности будущего Hyundai — Style Set Free. Она предполагает, что салон автомобиля становится в какой-то мере жилым пространством.

Дизайнеры Hyundai при создании интерьера брали за основу проектирование жилья и использовали дерево, ткань, кожу, ковры для максимально комфортных и уютных условий в автомобиле. Аккумуляторы электрокара установлены по всему полу машины, что позволило увеличить внутреннее пространство салона.

Hongqi E115

Порадовали посетителей выставки концептами и китайские производители. Компания Hongqi, дочернее предприятие концерна FAW, представила на автосалоне во Франкфурте кроссовер Hongqi E115. Дизайн модели прорабаты-



Hyundai 45

вал бывший шеф-дизайнер Rolls-Royce Джайлс Тейлор, в связи с чем можно заметить явные сходства китайского концепта с британским кроссовером Cullinan.

Что касается технических характеристик, Hongqi E115, как заявляет производитель, способен проехать на одной зарядке около 600 км, однако в каком цикле, не уточняется. Будущее данной модели пока неизвестно, в отличие от еще одного концепта марки — гиперкара Hongqi S9, который должен быть выпущен на рынок в 2020 году.

Автомобиль оснащается гибридной силовой установкой, включающей 4,0-литровый бензиновый двигатель V8 и электромотор. Суммарная мощность агрегата составляет около 1400 л. с. Согласно заявленным данным, гибридный гиперкар способен разогнаться до «сотни» за 1,9 секунды.

EDAG CityBot

Немецкая инженеринговая компания EDAG привезла во Франкфурт, пожалуй, самый необычный концепт. Производитель создал беспилотную модульную универсальную транспортную систему CityBot. Такая машина может выполнять целый спектр задач: заниматься перевозкой пассажиров, а также брать на себя функции коммунальной техники — вывозить мусор, убирать улицы и многое другое. Все зависит от блока дополнительного оборудования, который прикрепляется к беспилотнику. Автомобиль работает на топливных элементах. Примечательно, что такой аппарат даже умеет разговаривать.



Hongqi E115



EDAG CityBot



Роман Зубко

О том, что «в одну телегу впрячь не можно коня и трепетную лань», главным российским классиком было сказано еще 190 лет назад. Но инженеры АвтоВАЗа (точнее, подразделения Lada Sport) решили все же попробовать и выпустили седан Granta в заводской тюнинг-версии Drive Active. Чтобы оценить, что из этого вышло, «Движок» отправился в Казань.

...И тут мне захотелось сказать: «Ущипните меня!» Вроде бы еду на все той же старушке «Гранте», вроде бы специфическая «жигулевская» посадка с «пятой точкой» на полу и баранкой между коленями более чем знакома, вроде бы на месте и зрительно тяжеловесный калино-грантовский руль, и фамильная «ладья» на нем (в варианте от Стива Маттина), а уж фирменные подвывания вазовской коробки передач я узнаю с одной ноты — достаточно переключиться на вторую и прибавить газ или, наоборот, сбросить на любой включенной ступени.

И тем не менее: я еду по столице Республики Татарстан и окрестностям и обсуждаю с коллегой по экипажу не досадные эргономические «косяки», а нюансы управляемости нашей синей «Гранты», украшенной элегантно (и эффективно — проверенным в аэродинамической трубе!) обвесом в спортивном стиле. Классический случай когнитивного диссонанса: «состояние психического дискомфорта индивида, вызванное столкновением в его сознании

Lada Granta Drive Active

И конь,
и трепетная
лань



конфликтующих представлений: идей, верований, ценностей или эмоциональных реакций».

Что же представляет собой Lada Granta Drive Active? За основу при создании автомобиля был взят стандартный седан в средней комплектации Comfort. Двигатель —



известный по многим моделям Lada 1,6-литровый 106-сильный; коробка передач — 5-ступенчатая «механика» или «робот» 5-АМТ. Последний — пере-настроенный, в новой версии 2.0, с режимом Sport.

Конструктивная схема подвески осталась без изменений, но вазовские инженеры установили иные пружины, амортизаторы с трубами и штоками большего диаметра и на 18 мм уменьшили клиренс по сравнению со стандартной машиной. По словам гендиректора Lada Sport Владислава Незванкина, примененные на «Гранте» Drive Active решения «обкатывались» специалистами спортивного подразделения АвтоВАЗа на тех же автодромах, где проходят этапы Российской серии кольцевых гонок.

И автомобиль в итоге... нет, не превратился в спорткар, но поехал так, что его покупкой не стыдно будет прихвастнуть и перед владельцами иных бюджетных иномарок! Раскачка на пологих волнах покрытия практически исчезла, на входе в поворот Granta Drive Active полностью перестала «упираться всеми четырьмя», как это делает стандартная модель, а встав на дугу, автомобиль четко ее прописывает, не вынуждая подруливать в вираже.

Посетовать можно лишь на то, что руль при малых углах поворота остался немного неинформативным. Зато по мере роста угла поворота баранки растет и информативность привода, так что чем более извилистой становится до-

рога — тем больше удовольствия от самого процесса управления «Грантой» в версии Drive Active.

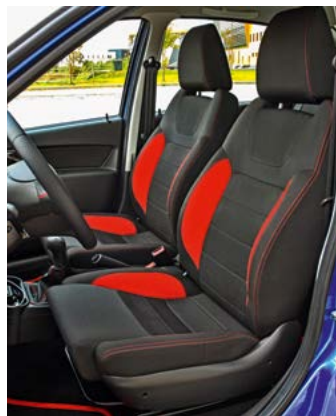
Причем дорога эта вовсе не обязана быть идеально ровной! Подвеска автомобиля пусть и стала несколько «зажатой», зато не растеряла энергоемкости, которой славятся модели семейств Granta/Kalina. Так что по средне-статистическому российскому шоссе местного значения, годами не знавшему никакого ремонта, кроме так называемого «ямочно-го», можно ехать столь же быстро, как и по недавно уложенному покрытию!..

Не боится Granta Drive Active и грунтовых дорог. Уменьшившийся клиренс, конечно, вынуждает внимательно выбирать траекторию, чтобы не чиркнуть красивым бампером в безобидном для стандартной «Гранты» месте, но если грунтовка относительно ровная — по ней тоже вполне можно ехать активно.

Осторожность следует проявлять лишь при проезде «лежачих полицейских» (если не «раскачать» машину на торможении перед искусственной неровностью — амортизаторы тут же выберут степень сжатия и проинформируют об этом ощутимым стуком). Кроме того, Granta Drive Active излишне подробно собирает разного рода мелкие дефекты покрытия и довольно нервно реагирует на технологические стыки на мостах и эстакадах. Впрочем, это весьма умеренная плата за значительно улучшенную управляемость.

Внутри Granta Drive Active отличается от стандартной Granta Comfort несколькими особыми элементами отделки, призванными подчеркнуть общую приверженность модели спортивному стилю: передние кресла с более плотной набивкой и лучшей боковой поддержкой обшиты приятной на ощупь тканью с красными декоративными вставками и про-





Каков итог?

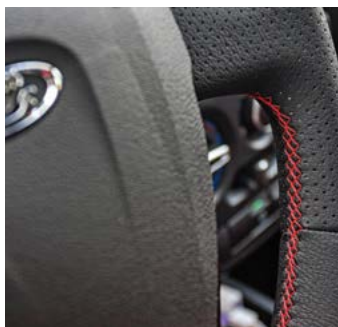
Стильный обвес и перенастроенная подвеска с новыми компонентами не превратили Lada Granta Drive Active в спорткар. Однако в этой версии «Гранта» поехала так, как и подобает современному автомобилю, пусть и бюджетному. К тому самому «активному вождению» машина, может быть, и не подстегивает, но и не противится ему: такая Granta охотно поддержит желание водителя «пошустрить» на извилистых дорожках. С точки зрения ездовых качеств это лучшая из версий Lada Granta на сегодняшний день!..

Целевая аудитория новинки специалистами АвтоВАЗа выбрана, на наш взгляд, верно. У тех, кто, купив стандартную «Гранту», тут же едет в «гаражный сервис» или ближайшую тюнингую контору за спойлерами, сплиттерами и «амортиками пожестче», появилась неплохая альтернатива: купить заводскую тюнингую версию, которая и выглядит, и едет куда более «породисто», нежели обычная. Ну а что в реальности предпочтут наши сограждане — узнаем примерно через год...



строены красной нитью, такая же прострочка — и на обшитом кожей руле, и на чехле рукоятки коробки передач; на передней панели красуется декоративная вставка под полированный карбон. Стилистически все выполнено, как говорится, на уровне, нет вопросов и к качеству отделки. Жаль, что высокорослых седоков Granta Drive Active, как и стандартная модель, по-прежнему не жалует...

На «Гранту» для «активного драйва» распространяется та же гарантия, что и на все автомобили семейства: 3 года или 100 тыс. км пробега. Этот аргумент, надо полагать, будет немаловажен для целевой аудитории новой модели, которую в самом АвтоВАЗе определяют так: 90% покупателей Granta Drive Active предположительно будут составлять мужчины, 50% которых — люди семейные; 70% из них купят Granta Drive Active в качестве единственного автомобиля в семье — соответ-



ственно, главным их требованием станет возможность повседневного использования машины, при этом для них важны также внешний вид автомобиля и возможность ездить динамично.

За право обладать такой машиной с них попросят от 629 900 рублей за Granta Drive Active с «механикой». Роботизированная коробка АМТ увеличит цену автомобиля на 22 500 рублей. Новинка, таким образом, вписалась в нишу между Granta Cross и Datsun on-DO, которые (в сопоставимых комплектациях) стоят на данный момент 623 900 и 632 000 рублей соответственно.

Стоимость
протестированного автомобиля

Lada Granta Drive Active 1.6 MT

629 900 ₽

ХАРАКТЕРИСТИКИ Lada Granta Drive Active 1.6 MT

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4280х1700х1450
Снаряженная масса, кг	1075
Объем багажника, л	520
Клиренс, мм	162
Двигатель	
Тип	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	1596
Мощность, л. с. при об/мин	106/5800
Крутящий момент, Нм при об/мин	148/4200
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,5
Максимальная скорость, км/ч	184
Средний расход топлива, л	6,5

Оценки Lada Granta Drive Active 1.6 MT

ИНТЕРЬЕР	6,85	Granta Drive Active по сравнению с обычным седаном внутри стала приятнее на вид, а материалы отделки — еще и на ощупь. Передние кресла удобнее стандартных, но взаимное расположение сидений, руля и педалей, как и прежде, оптимально только не для всех...
Обзор	8	
Эргономика	7	
Качество материалов	7	
Простор	6	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	5	
Багажник	8	Именно в версии Drive Active «Гранта» наконец-то «поехала» так, как подобает современному автомобилю, пусть и бюджетному. Кроме того, возможности шасси отлично сбалансированы с тяговыми характеристиками 106-сильного двигателя.
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,25	
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	7	
Экономичность	6	
КОМФОРТ	7,0	
Акустический	7	Granta в исполнении Drive Active стала тише стандартного седана, плавность же хода при установке чуть «зажатой» подвески пострадала не столь значительно.
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,03	С новым обвесом и подвеской с доработанными компонентами Granta Drive Active едет и выглядит значительно более «породисто», нежели стандартная версия. Рекомендуем тем, кто ранее присматривался к тюнинговым вариантам «Гранты» от сторонних компаний.



Антикроссовер



Илья Шельменкин

О технике

Поскольку в интернете ходит немало недостоверной информации о том, чья же автоматическая коробка передач теперь стоит на «Патриоте», еще раз более подробно расскажем о трансмиссии, благо представитель компании-производителя присутствовал с нами на тест-драйве.

«Автомат» — плод технического и экономического сотрудничества нескольких мировых производителей. Владелец компании Runch в свое время выкупил завод трансмиссий GM во французском Страсбурге, где делали широко применяемые в мире «автоматы» Powerglide. Чуть позже владельцы Runch наладили сотрудничество и производство с индийскими и китайскими автопроизводите-



лями, а в 2016 году перешли под контроль одного из китайских финансовых гигантов. Так что трансмиссия сегодня имеет американские, бельгийские, французские, индийские и китайские гены.

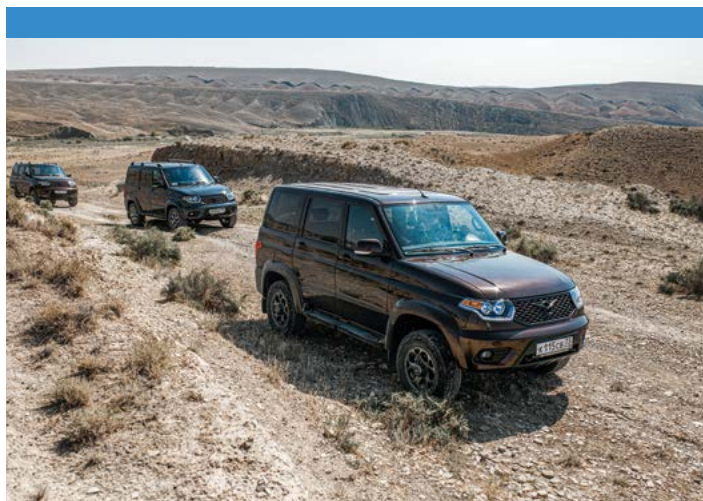
Сборка коробки осуществляется во Франции с использованием южнокорейского гидротранс-

В конце августа 2019 года нам повезло оказаться среди бета-тестеров исторического обновления главного внедорожника России — «Патриота». Предсерийный образец с автоматической коробкой, новой раздаткой и широким списком других технических изменений показал себя с очень хорошей стороны. Теперь же мы оказались на полноценном тест-драйве в Азербайджане в сопровождении инженеров компании. Такие же УАЗы уже продаются в автосалонах, так что задаем незадаанные вопросы и изучаем особенности восточной страны.

Тест-драйв
«УАЗ Патриот»
с «автоматом»

Для установки АКПП на «УАЗ Патриот» пришлось внести изменения в конструкцию машины. Сделана новая панель переднего пола. Внедорожнику достались новые карданные валы: передний стал длиннее, а задний — короче. Появились новые компоненты системы охлаждения, новые опоры двигателя и еще около тридцати новых технических элементов. Установка «автомата» и новых компонентов утяжелила внедорожник всего на 33 кг

форматора, а селектор АКПП и тросовый привод поставляются из Китая. Данная трансмиссия выпускается с 2006 года и в разное время устанавливалась на такие автомобили, как Chevrolet Camaro, Cadillac CTS и BMW X3, ее тираж на сегодняшний день составляет более двух миллионов штук.





УАЗ при выборе «автомата» выбирал между ZF 6HP21 и Punch Powerglide 6L50. Однако корпус коробки ZF отлит заодно с «колоколом», что при установке в «Патриот» потребовало бы переделки двигателя, а у агрегата Punch «колокол» с корпусом выполнены отдельно, что и позволило внедрить «автомат» без серьезных изменений остальной конструкции.

Что касается двигателя ЗМЗ Про, то трансмиссия выбрана с двукратным запасом прочности — рассчитана на мощность до 320 л. с и до 500 Нм. Представители УАЗа намекнули, что сделано это не случайно и в ближайшем будущем стоит ожидать более мощный турбомотор, который в настоящее время разрабатывает ЗМЗ.

Гарантия на коробку составляет 100 тыс. км пробега или 3 года, при этом заявленный производителем коробки ресурс — более 320 тыс. км. «Автомат» содержит 9,6 литра трансмиссионной жидкости ATF Dextron, которая залита на весь срок службы.

Проконтролировать самостоятельно уровень жидкости в коробке не получится, так как масляного щупа в ней нет. Представители Punch заявили, что контроль будет производиться при прохождении каждого регламентного ТО в дилерском центре УАЗ.

Обновленному «Патриоту» достались отличные передние кресла, которые вместе с новой мультимедийной станцией делают убранство внедорожника удобным и современным. Да, тут еще есть над чем работать в плане улучшения эргономики и фактуры материалов отделки, но в целом назвать салон «Патриота» бюджетным сложно

Согласно эксплуатационным режимам АКП без повреждений может работать при морозе до -40°C , а при жаре уйдет в аварийный режим при достижении трансмиссионной жидкостью температуры $+132^{\circ}\text{C}$, в этом случае произойдет ограничение оборотов двигателя до 2000 об/мин, снизится диапазон переключения передач.

Предусмотрено несколько безопасных режимов вплоть до размыкания гидротрансформатора. Охлаждение масла коробки осуществляется с помощью отдельного радиатора. «Автомат» позволяет производить буксировку прицепа.

В общем, с учетом трассово-городских испытаний предсерийных экземпляров «УАЗ Патриот», а также заявленных характеристик самой трансмиссии, проблем в эксплуатации с этим узлом возникнуть не должно.

О восточном колорите

Ну а для того, чтобы окунуть обновленную машину в условия «повышенной сложности», УАЗ не побоялся закинуть группу в отдаленные локации Азербайджана с песками, горными перевалами и прочими внедорожными препятствиями, которые, очевидно, будут встречаться на пути владельцев «Патриота» не каждый день.

Старт и финиш пробега осуществлялись в Баку с его пробками и непривычной для россиян национальной манерой дорожного движения местных водителей: половина из них считает своим долгом ездить строго посередине разделительных линий. Обгоны и объезды пробок через двойную сплошную, а также перестроения

без включения «поворотников» считаются нормой.

Двигаясь уже в бакинском плотном городском потоке, убеждаемся, что спринты «Патриоту» чужды. Хотя старт двухтонный рамный внедорожник берет уверенно, в продолжительных разгонах машина неспешна, а выжимание из двигателя всех сил отражается в большей степени ревом и в меньшей — ускорением. Разработка турбомотора уже становится конкурентной необходимостью, особенно под натиском китайских автопроизводителей.

Селектор переключения передач все-таки требует приложения чуть большего усилия и, главное, не имеет четкой фиксации положений — приходится кидать взгляд на консоль. Представители УАЗа пообещали доработать механизм.

При движении по трассе снова основной упор хочется сделать на появление шестой передачи, которая ощутимо добавила комфорта, особенно акустического. Правда, от доработки шумоизоляции



Благодаря сухому и теплему климату в Азербайджане довольно много реально старых машин в приемлемом состоянии. Особенно в почете у местных жителей древние «Мерседесы»: экземпляры возрастом за 20 лет тут масса. Представители отечественного автопрома часто выступают в роли грузовиков: «Жигули» и «Волги» под крышу набиты фруктами и овощами



Как это часто бывает с отечественными автомобилями, некоторые их системы иногда живут своей жизнью. В нашей машине глюкнул модуль управления стеклоподъемниками, который самостоятельно открывал окна. Помог перезапуск двигателя

в задней части салона отказываться все-таки не стоит. На скорости за 100 км/ч «Патриот» все так же требует постоянной коррекции рулем, да и, чего греха таить, сколько современных наворотов ни добавляй, а асфальт для УАЗа — все равно временное покрытие, чтобы добраться от одного непролазного бездорожья до другого.

Самое интересное, что именно внедорожный отрезок маршрута убедил в том, что «автомат» для серьезного «джипа» скорее благо. АКП не дает разрыва крутящего момента между двигателем и колесами, а позволяет плавно его регулировать, что на зыбких поверхностях, таких как песок, дает возможность двигаться аккуратно, без зарываний.

При крутых спусках, кстати, нажимать педаль тормоза практически не требуется — «автомат» сам придерживает автомобиль, не давая ему разогнаться, как с системой спуска с горы. Правда, при движении на крутых подъемах коробка «скачет» между первой и второй передачей, теряя нужную тягу. Но тут вопрос скорее к возможностям мотора. Исправляется ситуация переходом в ручной режим трансмиссии, а в особо тяжелых случаях — активацией понижающей передачи.

Каков итог?

После двух подряд тестов нового «УАЗ Патриот» с «автоматом», и особенно добротного маршрута

по бездорожью Азербайджана, окончательно сформировалось два главных вывода. Автоматическая коробка передач на отечественном внедорожнике — это благо. Трансмиссия не испортила внедорожных умений машины и ощутимо добавила ездового комфорта вместе с остальными доработками технических узлов и интерьера.

Ну а второй момент заключается в том, что «УАЗ Патриот», несмотря на всевозможные улучшения, все равно остается автомобилем не для асфальта. Он как кроссовер, только наоборот: на том лучше долго не задерживаться вне твердых покрытий, а на «Патриоте» — в каменных джунглях.

Досадные мелочи, на которые обычно владельцы «Патриота» не обращают внимания, — это вибрации кузовных элементов и, в частности, наружных зеркал, а также скрипы панелей в машине. При цене хорошо за миллион стоит уделить внимание и этому, что УАЗ, кстати, делает: например, во внедорожник установлены новые уплотнители, благодаря которым пыль в салон почти не попадает

Пока ты в городе и на шоссе, даже подсознательно акцентируешься на поиске каких-то недоделок и недоработок. Но как только с асфальта съезжаешь — все, ты король направлений! Выбирай любую точку, которую видишь в лобовое стекло, и включая режим Drive. Остановится УАЗ, только когда закончатся умения водителя. Ну, или бензин в баке.



ХАРАКТЕРИСТИКИ «УАЗ Патриот» АКП

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4750x1900x1910
Снаряженная масса, кг	2158
Объем багажника, л	650
Клиренс, мм	210
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	2693
Мощность, л. с. при об/мин	150/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	235/2650
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Полный, с понижающим рядом и блокировками
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	Нет данных
Максимальная скорость, км/ч	Нет данных
Средний расход топлива, л	13,7

ОЦЕНКИ «УАЗ Патриот» АКП

ИНТЕРЬЕР	8,14	Главным достоинством салона является простор, к которому добавились современные опции и отличные передние кресла.
Обзор	8	
Эргономика	7	
Качество материалов	7	
Простор	10	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	«Автомат» сбалансировал динамику «Патриота», но улучшил экономичность в трассовом режиме. Остальные параметры остались на прежнем уровне.
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7	
Динамика	6	
Управляемость	6	
Тормоза	7	
Экономичность	6	Самые очевидные улучшения коснулись комфорта, по уровню которого «Патриот» уже может соперничать с иномарками.
Внедорожные способности	10	
КОМФОРТ	8,33	
Акустический	8	
Ездовой	9	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА		7,82

Стоимость протестированного автомобиля

«УАЗ Патриот» АКП
от 1 034 000 ₽

[illegible]

НА ВСЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ГАРАНТИЯ 2 ГОДА*



www.eurorepar.com

EUROREPAR – это эксклюзивная гамма запасных частей от Группы PSA, предназначенных для технического обслуживания и ремонта автомобилей различных марок в постгарантийный период. При условии наличия и применимости запасной части для данной марки и модели автомобиля. *Кроме шин. Для получения дополнительной информации и рекомендаций обращайтесь к коммерческим консультантам официальных дистрибьюторов запасных частей и сети сервисных станций Eurorepar Car Service. Реклама.

Suzuki Jimny



Вадим Аскарлов

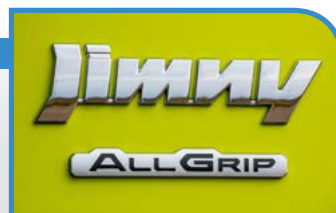
«Джимник» прошлого поколения продавался больше двух десятков лет практически без изменений. Он никогда не был массовым автомобилем и никогда не замахивался на статус внедорожной легенды вроде Wrangler или Defender. Зато, как и эти две модели, Jimny не оставил равнодушным ни одного своего владельца. Сочетание миниатюрных размеров и недюжинных способностей на бездорожье покорило множество автолюбителей, в том числе и в России. Так что главное, что нужно было сделать специалистам Suzuki, — не испортить и без того талантливый автомобиль.

Опасения фанатов «Джимника» были связаны с двумя вещами: увеличением размеров автомобиля в угоду расширения целевой аудитории (см. историю Mini) и особенно — превращением внедорожника в кроссовер. Сразу скажем, что поклонники могут смело выдохнуть: в Suzuki не стали экспериментировать

«Уникальный» — довольно громкий эпитет для автомобиля. Чтобы заслужить это звание, машина должна не просто стилистически выделяться на фоне серой массы однотипных «повозок», но и иметь особый набор умений, недоступный большинству предполагаемых конкурентов. Обычно таких изделий ждут от премиальных марок, однако и среди массовых брендов живы оригиналы, готовые предложить рынку уникальный продукт. Обозреватель журнала «Движок» прокатился по степям Калмыкии, возможно, на самом необычном внедорожнике нового поколения — Suzuki Jimny.

с полюбившейся концепцией и просто основательно доработали все достоинства, по возможности избавляясь от минусов.

Прежний «Джимник» хоть и был обаятельным, но отпугивал мужскую аудиторию своим «плюшевым» видом. При этом, кстати, прекрасная половина чело-



вечества велась как раз на внешность и размеры, но с умением управлять рамным внедорожником возникали проблемы.

В общем,

Культовый статус обеспечен

С целью преемственности в экстерьере Jimny сохранил фамильные черты прошлых поколений. Например, окантовка передней оптики отсылает нас к самому первому поколению, а фонари в заднем бампере — ко второму



два этих фактора решили как-то уравнивать.

Новый внедорожник не утратил и свой шарм, и нарядность, но при этом основательно прибавил в брутальности, за что уже успел приобрести прозвище «Мини-гелендваген». Что касается габаритов, то их скорее трансформировали, а не изменили. Например, Jimny стал...





Брутальный интерьер с элементами военной стилистики — часть нового имиджа. Опциональный список заметно расширился



еще короче (на 45 мм), при этом пространства в салоне теперь больше. Он образовался за счет иной компоновки, ну и конечно, благодаря солидной прибавке в ширине и высоте.

Еще один сюрприз интерьера — наконец-то интересное оформление, которое на фоне предыдущего дизайна из 90-х годов прошлого века радует глаз. Нарочито грубые элементы и пластики с военным антуражем контрастируют с приятной оранжевой подсветкой и современными решениями вроде мультимедийной станции с навигацией и стильного блока климат-контроля.

Что касается удобства посадки, то придаться можно только к отсутствию регулировки руля по вылету. Как и раньше, Suzuki Jimny исповедует посадочную формулу 2 + 2, то есть за полноценными передними местами присутствуют еще два дополнительных сзади. Причем японцы попытались сделать все возможное, чтобы и пассажирам было удобно. Интересно, что многое



Уникальная опция: передние сиденья полностью складываются, обеспечивая возможность для сна водителя и пассажира

у них получилось. Например, для пространства ног креслица отодвинуты на 40 мм назад, а боковые стенки лишились подлокотников — салон стал шире. Спинки регулируются по углу наклона, чтобы не сидеть как на стуле. В итоге люди ростом до 170 см могут устроиться сзади, можно сказать, с комфортом, не задевая ни кресла впереди,





ни потолок. Другое дело, что быстро туда забраться и выбраться обратно без акробатических упражнений непросто пассажиру любого роста.

Конечно, выход нового поколения Jimny без нового мотора поклонники Suzuki не простили бы, так что отныне вместо 85 сил под капотом 102 «лошадки» и 130 Нм момента, снятых с 1,5-литрового бензинового «атмосферника». При массе внедорожника 1110 кг такая прибавка мощности дала заметное улучшение в динамике. Теперь держаться в городском

потоке получается без проблем, да и на трассе удастся легко подерживать крейсерскую скорость на уровне 110–120 км/ч. При этом компактный внедорожник, благодаря стараниям инженеров, на уровень лучше слушается руля и держится за дорогу.

Вообще, одним из главных достижений инженеров оказалась именно работа над поведением машины на твердой поверхности. Как ни крути, а большую часть времени «Джимники» проводили на асфальте. Прежнее поколение на скоростных прострелах и в виражах

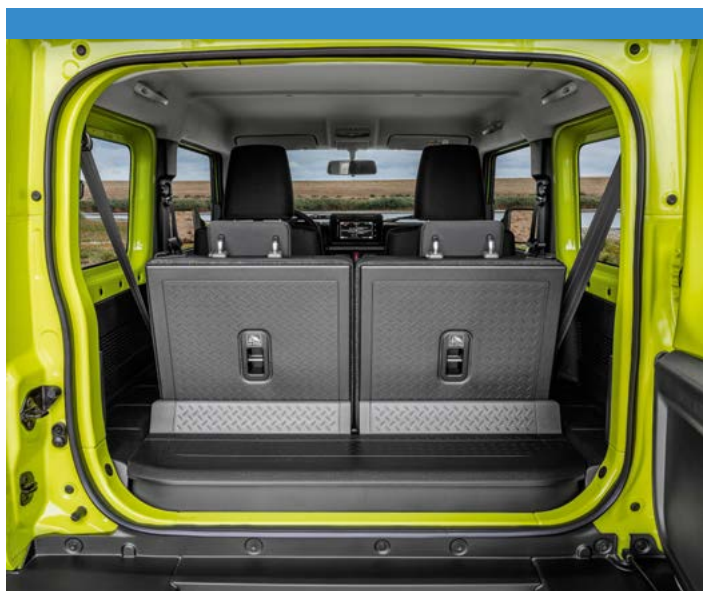
требовало повышенного контроля и особых умений водителя: короткая база, номинальный задний привод и высокий центр тяжести — гремучая смесь в неумелых руках.

Не испортил впечатления и 4-ступенчатый «автомат» Aisin, доставшийся Jimny в наследство от предшественника. Главная

его задача — быть выносливым и надежным, переваривая нагрузки бездорожья. Относительная расторопность в городской толчее воспринимается скорее как приятный бонус.

Ну и конечно, самое интересное при управлении новым Suzuki Jimny начинается со съезда с асфальта. Уже в базовой комплектации на модель ставятся шины Dunlop GrandTrek AT20. Их,

Новый Jimny еще больше приспособлен к бездорожью по показателям геометрической проходимости: угол въезда спереди — 37°, сзади — 49°, угол рампы — 28°



Как там пел Винни Пух? Багажник в Jimny — очень странный предмет: вроде он есть, а вроде и нет. Номинальный объем — 85 литров, это только для портфеля с ноутбуком. Если сложить сиденья, то получится уже приличный отсек объемом 830 литров. Есть розетка на 12 В и тайничок для мелочевки

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Suzuki Jimny AT

Технические характеристики

Длина х ширина х высота, мм	3650x1645x1725
Снаряженная масса, кг	1100
Объем багажника, л	85
Клиренс, мм	210

Двигатель

Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1462
Мощность, л. с. при об/мин	102/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	130/4000
Трансмиссия	Автоматическая, 4-ст.
Привод	Подключаемый полный, с понижающей передачей

Ездовые параметры

Разгон до 100 км/ч, с	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	140
Средний расход топлива, л	7,5



Причина недюжинных, но ожидаемых возможностей Jimny — полноприводная трансмиссия All Grip Pro. Классическая система Part-Time с тремя режимами: задний привод, полный 4H и полный 4L с включением понижающего режима. Кстати, включается все это теперь не кнопками, а отдельным рычагом, к которому, как и полагается внедорожнику, нужно применить некоторую силу

разумеется, полностью внедорожными назвать нельзя, но в целом запас проходимости заметно превосходит любые кроссоверные аналоги.

В сухих калмыцких степях, где проходил тест, для нового «Джимни» преград попросту не было. Завязнуть в песках со всем внедорожным потенциалом машины можно только из-за неопытности. Даже крутые песчаные барханы «Джимни» брал



играючи. На второй день нашего пребывания в окрестностях Элисты погода преподнесла приятный для любителей бездорожья сюрприз: непрерывающийся ливень размыл специально подготовленный для испытаний грязевой участок.



И вот в таких условиях Suzuki Jimny продемонстрировал, за что его любят тысячи автолюбителей по всему миру.

Даже когда внедорожник увязал в жидкой грязи вместе с порогами, активация всевозможных систем позволяла ему самостоятельно выбраться из ловушки, чтобы через несколько минут окунуться в следующий грязевой перевал.

Каков итог?

У японцев получилось сделать то, на чем нередко обжигались самые разные производители: сделать машину новее, технологичнее, удобнее, но при этом ни на грамм не испортить все то, за что ее

полюбили миллионы автолюбителей. Маркетинговое позиционирование Suzuki Jimny будет, наверное, самым сложным этапом в продвижении внедорожника. Не секрет, что прошлое поколение полюбилось прекрасному полу, которому все эти внедорожные примочки только доставляли сложности.

Тот компромисс, который выбрали в Suzuki, наделив машину достойными повадками на асфальте без жертвования ее внедорожными способностями, позволит иметь на рынке один из самых нетривиальных автомобилей, у которого есть все шансы сохранить и приумножить культовый статус и толпу преданных фанатов.

ОЦЕНКИ Suzuki Jimny AT

ИНТЕРЬЕР	7,28	
Обзор	9	
Эргономика	7	
Качество материалов	7	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	
Багажник	6	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,8	
Динамика	7	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	7,33	
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,47	

Стоимость протестированного автомобиля

Suzuki Jimny AT
1 569 000 ₽



Luzar выпустил

новые вентиляторы отопителя

Компания Luzar выпустила к зимнему сезону 24 модели салонных вентиляторов, предназначенных для популярных на российском рынке иномарок.

Новые запчасти, как сообщает пресс-служба компании, адресованы владельцам автомобилей массового сегмента, таких как Fiat Albea (02–), Toyota Corolla (13–), Peugeot 308 (07–). Кроме того, линейку вентиляторов марки Luzar дополнили модели для кроссоверов Hyundai Santa Fe (06–), Kia Sportage III (10–), Nissan Murano (08–), Toyota RAV4 (13–) и для седана Nissan Teana (08–).

Также производитель выпустил вентиляторы для моделей премиальных брендов Audi A6 (C7) (11–) и Mercedes-Benz A-Class (W176) (12–) и легких коммерческих автомобилей, в частности вэна Mercedes-Benz Sprinter Classic (13–).

Диапазон розничных цен на новые вентиляторы отопителя Luzar — от 3060 до 12540 рублей в зависимости от модели ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Бренд Metaco представил новые барабанные тормозные колодки

В линейке запчастей марки Metaco появились барабанные колодки и колодки ручного тормоза.

Новые детали, как сообщает пресс-служба бренда, предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Solaris, Volkswagen Polo Sedan, Kia Rio, Lada Vesta и других популярных моделей. В настоящее время в наличии на складах имеются 119 артикулов барабанных колодок и 61 артикул колодок ручного тормоза.

Как заявляют представители бренда, предприятие, где производятся колодки, имеет сертификат ITF 16949 (его наличие подтверждает возможность поставлять продукцию на сборочные производства).

Выпускаемые заводом запчасти проходят обязательный контроль в собственной лаборатории. Проверка определяет соответствие физических размеров деталей и толщины используемого металла оригинальным продуктам.

Правом эксклюзивно представлять интересы Metaco на территории РФ обладает компания «Амтел» ■

StartVOLT расширил линейку деталей системы стеклоочистителя

Российский бренд StartVOLT объявил о выпуске новых трапеций стеклоочистителя для популярных на нашем рынке автомобилей.

Как сообщает пресс-служба бренда, в продаже не так давно появилось более 20 позиций трапеций стеклоочистителя марки StartVOLT.

Новинки предназначены для таких автомобилей, как Nissan Qashqai J10 (06–), Opel Vectra C (02–); Chevrolet Lacetti (03–) и Epica (06–), Renault Megane II (02–) тип Valeo, Hyundai Porter (96–), Chevrolet Aveo T250 (06–), Audi A4 (00–), Volkswagen Golf V (03–), Golf VI (08–), Transporter T5 (03–), Hyundai Elantra III (00–) и Volkswagen Passat B6 (05–), Daewoo/Chevrolet Matiz (05–) / Spark (05–) M200, Audi A6 (06–), BA3 2110–2112 и их модификации (D = 12 мм), ГАЗ «Газель Next» (13–) / «Газон Next» (14–), КАМАЗ 5490 (13–) / Mercedes Axor (01–), MAZ 6430, 5440 (97–), MAZ 64221 (89–).

Диапазон цен на новые трапеции стеклоочистителя StartVOLT для легковых автомобилей — от 720 рублей за детали для BA3 2110–2112 до 2990 рублей за запчасть для Renault Megane II (02–) типа Valeo. Трапеции для грузовиков стоят от 1420 рублей (для MAZ 64221 (89–) до 5030 рублей (для КАМАЗ 5490 (13–) / Mercedes Axor (01–)).

Ключевая цель StartVOLT в среднесрочной перспективе, как заявляют в руководстве бренда, — выход на «лидирующие позиции в поставках основных деталей автоэлектрооборудования на российском рынке» ■





НОВАЯ СЕРИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЛАМП



UP TO
+50%



UP TO
+25M



UP TO
+25%

Лампы серии EXTRA LIGHT с увеличенной светоотдачей, обеспечивают высокий уровень освещения по сравнению со стандартными лампами серии CLEAR

907362	H1	EXTRA LIGHT +50%
907363	H3	EXTRA LIGHT +50%
907364	H4	EXTRA LIGHT +50%
907365	H7	EXTRA LIGHT +50%
907366	H8	EXTRA LIGHT +50%
907367	H11	EXTRA LIGHT +50%
907368	HB3	EXTRA LIGHT +50%
907369	HB4	EXTRA LIGHT +50%

на правах рекламы



IT WORKS FOR ALL

**ZEKKERT — ЭТО РАБОТАЕТ
ДЛЯ КАЖДОГО**

Создавая свою продукцию, мы учли потребности каждого клиента. Наша цель — предложить лучшее решение, отвечающее высоким стандартам современного рынка автозапчастей.



ZEKKERT

www.zekker.de



Trialli представил

новые тормозные диски

Компания Trialli объявила о расширении фирменной линейки тормозных дисков.

В продажу, как сообщает пресс-служба компании, поступило более 130 новых наименований тормозных дисков для популярных на российском рынке автомобилей.

Новые диски доступны в вариантах для таких моделей, как Citroen C-Crosser/C4, Ford Focus III, Lexus LX, Mitsubishi Outlander XL/Lancer/Galant, Nissan Qashqai/X-Trail/Almera Classic/Almera/Primera, Opel Astra G/Astra H/Zafira, Peugeot 4007, Renault Koleos, Toyota Land Cruiser 200, Ford Mondeo/Kuga, Range Rover Evoque, Jaguar X-Type, Peugeot 308/408/307, Subaru Forester/Impreza/Legacy/Outback, Honda Civic, Chery Tiggo, Hyundai Accent/Elantra/Getz/i30/ix35/Santa Fe/Sonata/Tucson, Kia Ceed/Cerato/Rio/Sorento/Soul/Sportage, автомобилей Volkswagen Group, «УАЗ Профи» 236021/236022. Минимальная розничная цена за диск — 940 рублей.

При производстве тормозных дисков Trialli используется особый чугун с высоким содержанием углерода, что обеспечивает дискам высокую износостойкость, механическую прочность и высокие термические характеристики ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Zekert представил новые комплекты сцепления

Компания Zekert сообщила о расширении ассортимента комплектов сцепления. Новинки предназначены для популярных отечественных автомобилей и иномарок.

Для заказа, как сообщает пресс-служба компании, стали доступны свыше 25 новых артикулов. В частности, новые комплекты адресованы владельцам таких автомобилей, как Nissan Juke и Qashqai, Lada Largus и Priora.

Как утверждают в компании, сцепление Zekert имеет длительный срок эксплуатации при неизменных рабочих характеристиках. Заявленный ресурс безотказной эксплуатации комплектов сцепления превышает 1 млн циклов.

В числе других преимуществ комплектов сцепления Zekert производитель называет использование высокотехнологичных материалов для производства корзин (SPHE, 50CrV4), комфортное переключение передач за счет небольшого момента инерции ведомого диска, эффективно уменьшающего колебания в системе «двигатель — коробка передач», автоматическую сборку комплектов, многоступенчатую компьютерную проверку размеров и геометрических параметров изделий на этапах производства и контроля качества ■

Lemforder выпустил регулируемые гидроопоры двигателя

Компания ZF Aftermarket объявила о выпуске на рынок гидравлических опор двигателя марки Lemforder с регулируемыми характеристиками.

Опоры двигателя, как уточняют в ZF, выполняют функцию соединительных элементов между двигателем, коробкой передач и кузовом автомобиля.

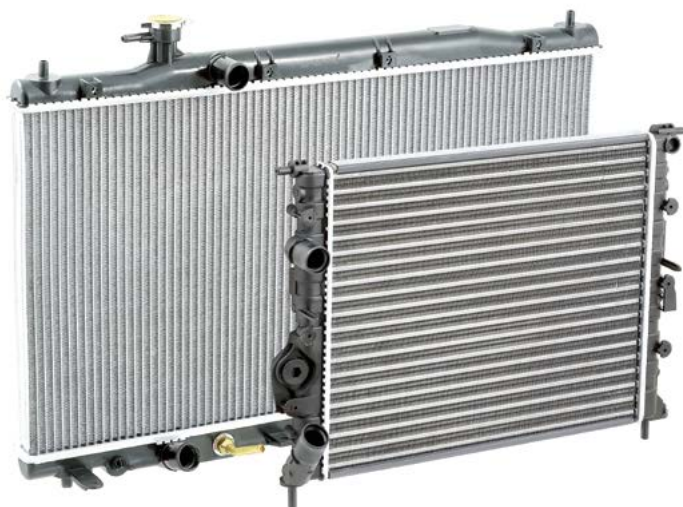
Жесткое крепление силового агрегата к кузову винтами на серийных машинах не используется, так как в этом случае серьезно пострадает комфорт: паразитные вибрации и шумы будут передаваться от трансмиссии на кузов. Автопроизводители чаще всего применяют резинометаллические детали или гидравлические опоры двигателя, но и они, как утверждают в ZF, не всегда обеспечивают нужную защиту от вибраций.

Разработанное немецким концерном решение состоит в применении гидравлических опор двигателя с регулируемыми характеристиками — в этом случае один конструктивный узел обеспечивает высокий уровень комфорта как в режиме холостого хода, так и во время движения.

В зависимости от скорости автомобиля и оборотов двигателя автоматически активируется один из двух режимов с различной жесткостью опор. В линейку регулируемых гидроопор марки Lemforder входят модели для таких автомобилей, как Audi A4, A5, A6, Q5, Q7, а также Mercedes-Benz C- и E-Class, GLK и GLC.

При ремонте в ZF Aftermarket рекомендуют заменять все опоры двигателя, а не только неисправную деталь ■





LYNXauto представил две новые товарные группы

Линейка автокомпонентов марки LYNXauto расширилась за счет двух новых товарных групп: радиаторов и сцеплений.

Радиаторы LYNXauto разработаны для наиболее популярных японских, корейских и европейских автомобилей, сообщает пресс-служба компании-производителя. Производственная программа включает на данный момент 1200 позиций.

В линейке LYNXauto представлены два типа радиаторов — паяные (артикулы RB-xxxx) и вальцованные, или сборные (артикулы RM-xxxx). Паяные радиаторы, как заявляет производитель, отличаются улучшенной теплоотдачей и универсальностью. Сборные радиаторы, в свою очередь, обеспечивают хорошую теплоотдачу, имеют большую жесткость и относительно меньшую стоимость.

Бачки радиаторов изготовлены из полиамида со стекловолокном (PA66-GF30) — высокопрочного материала, обеспечивающего подобным деталям высокую механическую прочность и герметичность при перепадах температур.

Сцепления LYNXauto разрабатывались для популярных автомобилей японских, корейских и европейских марок, а также для отечественных машин. В зависимости от применяемости комплект сцепления LYNXauto включает нажимной диск в сборе с диафрагменной пружиной («корзину»), ведомый диск, муфту выключения в сборе с подшипником, маховик.

На всю продукцию марки LYNXauto предоставляется гарантия 24 месяца с момента продажи конечному потребителю при условии установки на СТО ■



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

**5-ЛЕТНЯЯ
ГАРАНТИЯ**



Power Transmission Group
Automotive Aftermarket

Станислав
Мартинкевич

Sogefi

На стенде группы компаний Sogefi в рамках MIMS 2019 главными новинками стали фильтры семейства Cabin3Tech+, впервые представленные, напьем, на Automachanika Frankfurt 2018 и теперь запущенные в продажу в России. В Москву компания привезла эти фильтры в двух новых вариантах применения: для ряда моделей Volkswagen Group, а также для кроссоверов Nissan Qashqai и Renault Kadjar. В общей сложности в линейку Cabin3Tech+ входят 56 фильтров, которые могут быть установлены на 150 млн автомобилей, эксплуатируемых в Европе.

Кроме того, группа Sogefi представила на MIMS 2019 полный ассортимент фильтров для кроссовера BMW X2. Под маркой FRAM доступны воздушный фильтр CA11888, масляный CH11885ECO, фильтр дизельного топлива P11889 и салонные фильтры CF11815-2/CFA11815-2; под брендом Purflux выпущены воздушный фильтр A1719, масляный L1045, фильтр дизельного топлива FCS854 и салонные фильтры AH428-2/ANC428-2.

Нынешний год стал для группы компаний весьма успешным на рынке РФ, сообщили «Движок» специалисты российского представительства Sogefi. Несмотря на сложную ситуацию на рынке и в экономике в целом, по итогам первых 10 месяцев 2019 года продажи группы в России выросли более чем на 10%. К концу года в компании рассчитывают упрочить результаты, прежде всего — за счет расширения сети сбыта в регионах (в частности, в Сибири, на Дальнем Востоке и на Юге России).

На мировом рынке, как рассказала нашему корреспонденту руководитель отдела коммуникаций Sogefi Filtration Aftermarket Марчелла Саракко, результаты группы компаний в целом оказались на уровне запланированных изначально показателей. В OE-сегменте, по словам г-жи Саракко, на продажи Sogefi негативно повлиял нынешний спад на мировом автомобильном и автопроизводстве, однако не столь радикально, как в других сегментах рынка автокомпонентов ■



Meyle

В компании Meyle AG называют MIMS Automechanika Moscow «ведущей выставкой автомобильной отрасли в Москве» и утверждают, что она «занимает центральное место в календаре событий Meyle». В нынешнем году компания представила на московской «Автомеханике» целый ряд новых продуктов, ремкомплекты линеек Meyle-HD, Meyle-PD и Meyle-Original, а также собственные разработки, выполненные по индивидуальным заказам.

В частности, в группе продукции «Ходовая часть и рулевое управление» главной новинкой стал изготовленный из алюминия поперечный рычаг Meyle-HD для BMW и Mini со сменным шарниром независимой подвески. В комплект также входят крепежные материалы. От оригинальной детали, по заявлению производителя, новинка отличается большей долговечностью, меньшим весом и высокой коррозионной устойчивостью.

Для СТО, специализирующихся на автомобилях BMW, будет интересен также ремкомплект Meyle-HD, состоящий из обжатых, готовых к установке сайлент-блоков и монтажного инструмента. Комплект позволяет по отдельности заменять втулки поперечного рычага задней подвески на автомобилях марки BMW, моделях 5, 6 и 7 серии, а также на кроссовере X5. В среднем набор стоит менее десятой части стоимости двух оригинальных рычагов, которые, как правило, подлежат полной замене.

В группе «Тормозная система и привод» главными новинками стали предварительно смонтированный подшипник ступицы колеса Meyle-Original и тормозные колодки Meyle-PD нового поколения, адресованные тем, кто предпочитает спортивный стиль вождения. Колодки, как заявляет производитель, позволяют снизить шум при торможении до минимума.

Кроме того, компания Meyle AG представила на MIMS 2019 широкий ассортимент датчиков для выхлопного тракта, среди которых — датчики перепада давления и датчик температуры отработавших газов марки Meyle-Original, а также комплекты для замены масла ■



В конце августа 2019 года в Москве прошла крупнейшая в России выставка автокомпонентов, сервисного оборудования и автоаксессуаров. Всемирно известные бренды, представители автогигантов, дистрибьюторы, инженеринговые центры и новички автомобильного бизнеса представили свою продукцию и рассказали о тенденциях, которые сегодня играют основную роль на отечественном рынке.

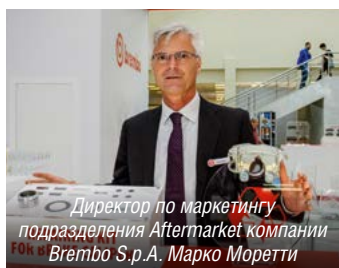
Brembo

Как рассказал «Движку» директор по маркетингу подразделения Aftermarket компании Brembo S.p.A. Марко Моретти, главной новинкой от именитого итальянского производителя компонентов тормозной системы на MIMS 2019 стала линейка тормозных колодок Brembo Xtra.

Колодки предназначены для энтузиастов спортивного вождения. Состав смеси для фрикционных накладок новых колодок (BRMXL01) является собственной разработкой компании Brembo. Благодаря этому материалу тормозные колодки Brembo Xtra идеально подходят спортивным дискам Xtra и Max, повышая их производительность и улучшая чувствительность педали, а также увеличивая комфорт и долговечность. По сравнению с составом, применяемым для стандартных колодок, эквивалентных оригиналу, новое решение отличается высоким коэффициентом трения, который гарантирует более решительное и стабильное торможение как при низких, так и при высоких температурах.

Кроме того, Brembo представила на нынешней «Автомеханике» ремкомплект для тормозных суппортов, которые в ближайшее время появятся в ассортименте Brembo на российском рынке. И конечно, на стенде можно было увидеть популярные продукты Brembo: тормозные колодки для Porsche Cayenne (92A) и VW Touareg (7LA, 7L6, 7L7), восстановленный передний тормозной суппорт для кроссовера BMW X5 (F15, F85), двух-составный плавающий тормозной диск для Mercedes SLK AMG (R171), диски Co-cast и многое другое.

Главными трендами в современной автоиндустрии вообще и в сегменте производства компонентов для тормозной системы в частности Марко Моретти назвал прежде всего развитие и совершенствование систем электропривода, технологий автономного вождения, а также разного рода цифровых сервисов для водителей и ГТО. «Это не изменит индустрию в ближайшие три-пять лет, но рано или поздно все это станет повседневной реальностью!» — уверен г-н Моретти ■



Директор по маркетингу подразделения Aftermarket компании Brembo S.p.A. Марко Моретти



Dayco

Представители американской компании Dayco традиционно воспринимают выставку Automechanika как место встреч со своими партнерами всех уровней — от дистрибьюторов до автосервисов и магазинов запчастей. Правда, в компании отмечают, что благодаря развитию интернет-технологий гостей с каждым годом становится меньше: все узнают новости из Сети.

Dayco традиционно показывает свою главную продукцию — комплекты цепей и ремней ГРМ, в том числе запатентованную серию Dayco HT для дизельных моторов. Отличается она усиленной конструкцией и, как следствие, долгим сроком службы.

«Фишка» ремней серии HT — в покрытии рабочей зоны тефлоновой пленкой, благодаря которой и создается особый защитный эффект. Внешне такие ремни можно отличить по белому цвету рабочей поверхности. Первоначально компоненты шли только на конвейер автопроизводителей, но теперь предложены и для сегмента aftermarket.

На основе новой технологии была создана серия ремней, способных работать в горячем масле. Там также изменена структура смеси, в результате чего ремень выдерживает повышенные химико-тепловые нагрузки. Такие ремни призваны заменить в двигателях тяжелые и шумные цепи, которые уже не в силах отвечать новым стандартам по экологичности, экономичности и шумности, в частности на низкообъемных моторах.

Также Dayco представила обновленные демпферы поглощения колебаний коленвала, а новинкой выставки стали термостаты, которые появились на рынке в конце лета 2019 года.

Что касается экономических факторов, то компания внедрила глобальную стратегию One Dayco, которая подразумевает единые стандарты и единые продукты по всему миру. Если говорить о российском рынке, то представители Dayco одной из главных проблем видят курсовую нестабильность рубля. Из-за нее работа на нашем рынке представляет собой постоянный поиск компромисса, гибкость ценовой политики и корректировку планов продаж. В планах компании — открытие склада в России ■

Станислав
Мартинкевич

Zimmermann

Засветился на выставке MIMS 2019 и немецкий производитель тормозных систем Zimmermann, который пока не настолько широко известен в нашей стране. Собственно, основной причиной приезда компании в Москву является знакомство клиентов с ее продукцией. «Мы здесь для того, чтобы показать дистрибьюторам, сервисам, магазинам и оптовым покупателям, что Zimmermann есть в России», — заявил глава отдела маркетинга компании Райнер Мерц.

Бренд пока придерживается осторожной стратегии развития. Компания не гонится за объемами и долей рынка, предпочитая формировать базу лояльных клиентов, которые готовы платить за немецкое качество. А потому те продажи, которые есть сейчас, Zimmermann устраивают.

Что касается продуктов, компания расширила свой ассортимент тормозными дисками Black Z, а также колодками с уменьшенным образованием пыли rd: z. Тормозные диски сейчас проходят сертификацию в России и появятся на прилавках до конца 2019 года ■

Руководитель отдела маркетинга
KYB Eurasia Сергей Бескоровайный

KYB

Представитель Otto Zimmermann
в России и СНГ Евгений Черноусов
и менеджер по продажам в ЕС
Райнер Мерц

Одним из самых ярких выступлений на MIMS 2019 отличился японский производитель KYB, который провел выставку в окружении автоспортивного антуража. На стенде компании красовался болид гоночной серии Le Mans, а приглашенными гостями стали российские чемпионы разных гоночных серий — пилоты Виктор Шайтар и Георгий Чивчан.

Все дело в том, что в 60% болидов гоночной серии Le Mans используется система электронного спортивного рулевого управления EPS, разработанная KYB. Именно она и стала главным экспонатом выставки. Помимо автоспорта система EPS используется автопроизводителями, в частности концернами VAG и PSA.

Системы рулевого управления и подвески KYB развивает параллельно, чтобы в итоге прийти к единому мехатронному шасси с электронными модулями управления. Детали рулевого управления постепенно внедряются и в сегмент aftermarket. В России KYB пока изучает особенности этой части рынка компонентов и их эксплуатации. Если выводы окажутся положительными, то в России новая группа появится весной 2020 года.

Что касается традиционного продукта KYB — амортизаторов, то в этом году компания решила представить развитие своей тюнинговой серии New SR, которая отныне будет разделена на две части: для гражданского использования и спортивного.

Что до ситуации на рынке России, то у KYB на нее достаточно пессимистичный взгляд. Ухудшение покупательской способности приводит потребителей к экономии и переходу в сегмент лоу-кост. Премиальные бренды, в том числе KYB, для которых основным рынком сбыта является OEM-сегмент, просто не могут позволить себе снижение качества продукции ради снижения цен, а потому вынуждены констатировать отрицательную динамику продаж и снижение доли рынка.

«Из-за общей финансовой ситуации в стране россияне готовы потратить на ремонт автомобиля только ту сумму, которая имеется прямо сейчас. Задумываться о том, что будет завтра и сколько дешевая запчасть проработает, у них желания нет. Сегодня цена компонентов в России — это ключевой параметр выбора. Но если задуматься на минутку, посчитать все затраты на частую смену запчастей и выгоду от длительной эксплуатации, то все встанет на свои места. Как в известной поговорке», — констатирует KYB ■

В конце августа 2019 года в Москве прошла крупнейшая в России выставка автокомпонентов, сервисного оборудования и автоаксессуаров. Всемирно известные бренды, представители автогигантов, дистрибьюторы, инженеринговые центры и новички автомобильного бизнеса представили свою продукцию и рассказали о тенденциях, которые сегодня играют основную роль на отечественном рынке.

Mann Filter

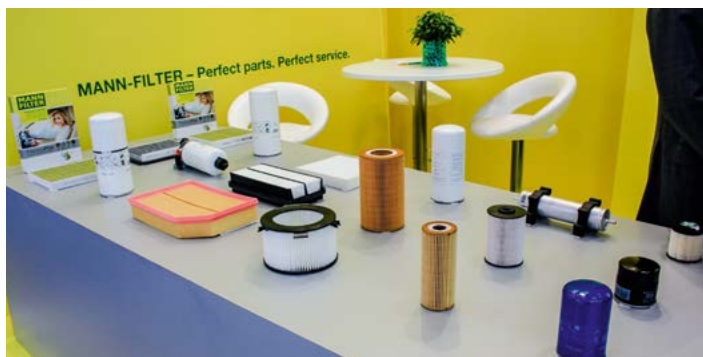
Мировой производитель фильтрующих систем продолжает свою деятельность в развитии салонных фильтров. На данный момент компания расширила линейку для грузового сегмента, представив фильтры, ранее доступные только для легкового транспорта.

Это фильтры с максимальной защитой от твердых частиц, мелко-дисперсной пыли, угарного газа и оксидов азота, а также от неприятных запахов. Фильтры пропитаны натуральными полифенолами, то есть природными антиоксидантами, которые связывают и разрушают различные аллергены. Кроме того, компоненты снабжены антимикробной защитой — она предотвращает, например, развитие плесени.

Салонные фильтры с подобным уровнем защиты в легковом сегменте пользуются устойчивым спросом. Их часто берут, скажем, как антиаллергены для детей. Для грузового транспорта они пока в новинку, однако в Mann Filter уверены, что и в коммерческом транспорте есть немало клиентов, которые заботятся о здоровье своих водителей, поскольку последние — ценный ресурс.

Похвастался производитель и своими экономическими успехами. По словам представителей Mann Filter, они почти не заметили обвала 2014-го и на текущий момент прирастают по 2% в год. Такой результат достигнут за счет большой работы с дистрибьюторами.

Что касается перспектив, то развитие фильтрующих систем уходит в сторону электромобилей и автомобилей на водородном топливе. По мнению Mann Filter, там фильтров будет еще больше, чем в автомобилях с ДВС, поскольку понадобится дополнительно очищать и охлаждать электромоторы, батареи и топливные элементы ■



Глава российского представительства Zekkert Екатерина Семенова



Zekkert

Компания Zekkert приняла участие в московской выставке MIMS впервые. Немецкий бренд сейчас активно занят охватом новых регионов России, а потому участие в самой масштабной компонентной выставке страны — хорошая возможность заявить о себе и ознакомиться со своей продукцией партнеров. На текущий момент деятельность Zekkert успешно развивается на рынке Урала и Южного федерального округа. Следующий шаг — выход на рынок Дальнего Востока.

Что касается экономических показателей, то на 2019 год компания идет с приростом более чем в 15%. Связано это с выводом на рынок новых товарных групп, в частности технических жидкостей, топливных насосов, новой серии щеток стеклоочистителя, пыльников и отбойников амортизаторов.

Политика компании заключается в тщательном отборе производственных мощностей, чтобы обеспечить клиентам качественный товар по приемлемой цене. В Zekkert есть собственный отдел технического контроля, который взаимодействует на местах с производственными площадками и лабораториями, проверяя уровень каждого компонента.

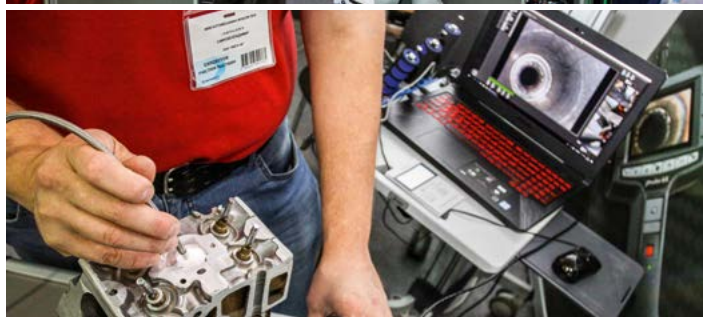
«При текущем падении доходов населения покупатель очень чувствителен к цене, так что политика компании Zekkert сосредоточена на предложении товара, прежде всего сбалансированного по стоимости и качеству. Именно это позволяет Zekkert успешно развиваться на российском рынке», — комментирует глава российского представительства Zekkert GmbH Екатерина Семенова ■

Станислав
Мартинкевич

Mega

Отечественный производитель приехал на выставку MIMS Automechanika с зондами для дизельных двигателей диаметром 4,5 и 6 мм и фокусным расстоянием от 10 до 50 мм. Такие системы нужны, чтобы можно было максимально подробно рассмотреть внутренности двигателя и потенциальные дефекты. Также компания предлагает менее дорогие зонды для бензиновых моторов диаметров 8,5 мм.

Отдельно стоит упомянуть об устройствах с Full HD-камерами, которые через USB-порт могут передавать информацию сразу на смартфон или планшет. Особым интересом на стенде компании пользовались диагностические комплексы с полным ассортиментом эндоскопов ■



Luzar

Российский производитель, входящий в УК «Карвиль» и известный на рынке по компонентам системы охлаждения, отчитался о приросте в 2019 году на 27%. Тем не менее руководство компании такой показатель считает недостаточным. «Мы видим, что российский рынок автозапчастей давно прошел этап становления и ужесточение конкуренции приводит к замедлению прибыльности», — поделился коммерческий директор компании Петр Нечипоренко.

В этом году компания открыла склад в Москве, а также расширила ассортимент на 300 позиций. Помимо своей традиционной продукции (от радиаторов охлаждения и конденсеров до компрессоров кондиционера) на выставке MIMS 2019 Luzar представил модернизированный радиатор на автомобиль MAZ 5432 A5, а также высоконадежный и защищенный от влаги «двойной» вентилятор охлаждения для фургонов Fiat Ducato/Peugeot Boxer/Citroen Jumper второго поколения. Также в качестве экспоната был выставлен уникальный пластиковый радиатор для трактора MT3-80. Он существует в виде прототипа в единственном экземпляре и имеет впечатляющие эксплуатационные и потребительские характеристики.

Представители компании Luzar подробно рассказали и об экономической ситуации на рынке России. По их мнению, давление на игроков больше оказывает возросшая конкуренция, вызванная приходом заметного количества так называемых «упаковщиков», причем разного уровня — от откровенно низкокачественных и дешевых до вполне серьезных компаний с инженерным потенциалом. «Что же касается ухода конечных клиентов в сегмент лоу-кост, то это является абсолютно рациональным потребительским поведением. Такой выбор нельзя свести только к экономической ситуации в России: рационализм характерен и для автомобилистов Германии, Франции, США, Китая. Причем нельзя отождествлять лоу-кост и низкое качество: на современном рынке эта взаимосвязь не очевидна. Два потребительских желания — купить подешевле и одновременно надежнее — пересекаются в каком-то неизвестном месте. А как раз „известное место“ для потребителя формирует производитель с известным качеством, которому можно доверять», — заявил Петр Нечипоренко, коммерческий директор УК «Карвиль» ■



ОТ СУПЕРМИНИ ДО СУПЕРКАРОВ ЭФФЕКТИВНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ



ВЫСОЧАЙШИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА



ПРЕИМУЩЕСТВА ТЕХНОЛОГИИ Q+

- + Минимизация шумов и вибраций
- + Разработано и протестировано для О.Е.
- + Высочайший технический стандарт
- + Привлекательный внешний вид



БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО КАТАЛОГ. НАЙТИ ЗАПЧАСТИ ЛЕГКО!

- + Актуальная информация по продукции
- + Удобный поиск по различным параметрам
- + Специально разработанный интерфейс облегчает подбор комплектующих
- + Возможность формирования каталогов под индивидуальные требования пользователя
- + Сканер штрихкодов и идентификация тормозных колодок по фотографии!

TEXTAR®

 **brakebook.com**
МОЙ ОНЛАЙН-КАТАЛОГ.



Стопроцентная автоматизация



Вадим Аскаров

Предприятие компании начало свою работу в немецком городе Хамме еще в 1961 году. Формально в номенклатуре компании завод имеет индекс 4, однако именно эта площадка первой получает самые передовые разработки. Именно на этом заводе стандартизируются все процессы Hella, а затем переносятся на остальные предприятия и уже по созданным лекалам продолжают работать с новой продукцией. Собственно, благодаря этому все заводы Hella по всему миру работают по единым стандартам, собирая абсолютно идентичную продукцию, все зависимости от страны.

Если одним словом, то продукцию, которую производит Hella на своем предприятии, можно назвать «энерджи-менеджмент». Это системы преобразования

Современные автомобили уже нельзя представить себе без огромного количества электронных систем, которые призваны делать нашу езду комфортнее и безопаснее. Однако мало кого интересует, как работают все эти датчики и радары, и уж тем более как все это производится и собирается в единый «организм». А зря! Ведь это очень интересный и технологичный процесс. Обозреватель журнала «Движок» побывал на самом передовом заводе немецкой компании Hella — мирового лидера в области создания электронных автомобильных систем.

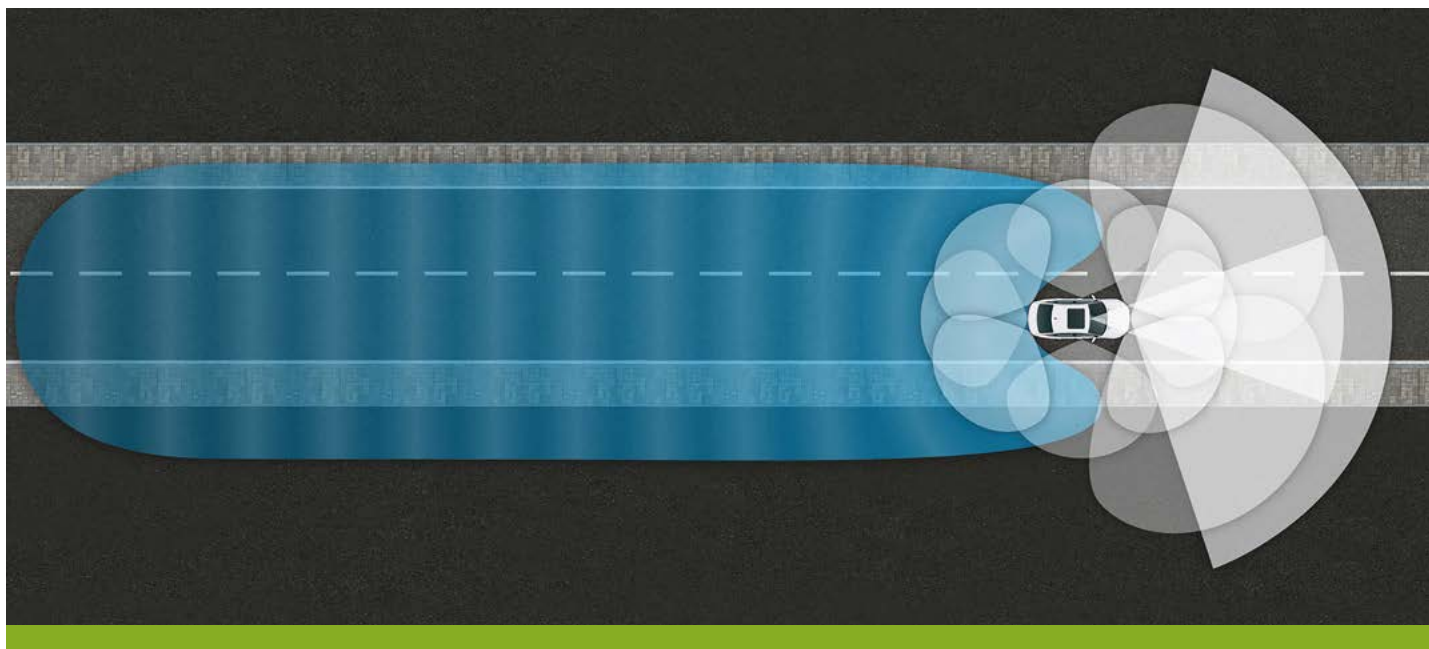


Изучаем
производство
автомобильных датчиков
и радаров на заводе
компании Hella

Завод имеет сразу несколько производственных направлений. Численность сотрудников предприятия Hella в Хамме — 1100 человек, из которых 600 работают непосредственно на производстве в три смены семь дней в неделю. Остальные — это сотрудники отделов разработки, логистики, администрации и прочих

Фото: компания-производитель





напряжения в автомобиле, система бесключевого доступа, различные радарные технологии и электронное управление рулевыми механизмами.

Одно из главных мест в продуктовой линейке завода отведено интеллектуальным датчикам аккумуляторной батареи, которые определяют, какой «жизненный цикл» остался у аккумулятора. Именно от этих датчиков Hella зависит работоспособность известной всем функции Start/Stop, в частности на автомобилях BMW, Audi, Volkswagen, Hyundai, Peugeot, Citroen и Volvo.

Не менее важное направление в производстве завода — электронные модули управления электроусилителем руля. Они поставляются не напрямую автозаводам, а другим производителям

компонентов, которые используют модули для сборки комплектов электродвигателей.

Еще один вид продукции Hella — конвертеры, которые иллюстрируют развитие будущих автомобильных технологий. Конвертеры последнего поколения используются в системах Start/Stop гибридных автомобилей, а также в их системах рекуперации энергии. Если первое поколение конвертеров образца 2016 года включало в себя три микросхемы, корпус, крышку и коннекторы, то новейшая генерация представляет собой одну печатную плату и блок коннекторов. Современные технологии, в том числе производственные, такие как лазерная сварка, позволили

второе сократить и размеры изделия, и издержки на его создание.

Конвертеры на 48 В поставляются на заводы таких марок, как Mercedes-Benz, BMW и Volvo, поэтому сборка проходит самый строгий контроль качества: при необходимости можно отследить любой этап производства — от момента, откуда пришла деталь, до фамилии сборщика, который ее установил.

Самое масштабное производство отдано подразделению по производству SMD-плат с микрочипами. Эти детали являются уникальной продукцией Hella. К примеру, печатные платы для DC-конверторов напряжением 48 В необходимы для датчиков ABS. Компания

Пока продукция компании Hella предназначена для легкового транспорта, однако уже с осени 2020 года будет запущено производство датчиков для грузовых машин

Hella — единственный в мире производитель этой продукции.

У SMD-плат сложный процесс производства, а большие объемы диктуют необходимость применять самые высокие стандарты проверки качества. На линии установлены лазерные системы распознавания дефектов, а также различные оптические приборы и даже рентгеновские установки, которые не пропускают бракованную продукцию.

Что касается самого производства датчиков ABS, то сначала





вождения. Именно радары являются одним из самых важных направлений компании. Их производство, кстати, также полностью автоматическое.

На первом этапе робот оценивает печатную плату и разрезает

ее на нужные элементы. Дальше идет процесс монтажа основного PSP-элемента, то есть радара, в котором находится отдающая и принимающая антенна. Далее на процессор записывается информация в зависимости от производителя, которому печатная плата предназначена. Сразу за этим начинается процесс тестирования, когда к различным компонентам детали подводятся электрические

сигналы. Напоследок функциональный и «холодный» тест — это проверка инфраструктуры электроники и самого программного обеспечения.

Каков итог?

Побывав в святой святых одного из ведущих производителей в области высоких автомобильных технологий, понимаешь, почему Hella остается одним из ведущих производственных предприятий мира, продукцию которого выбирают премиальные автоконцерны.

Немецкое качество здесь подкреплено немецкой педантичностью и тройным контролем качества. Абсолютно все проходит многоуровневое тестирование, прежде чем попасть к клиенту. Технологии, применяемые на предприятии Hella, в некоторых аспектах уникальны и не применяются больше ни одним производителем в мире, а разработки компании уже сейчас нацелены на экологичный и автономный транспорт.

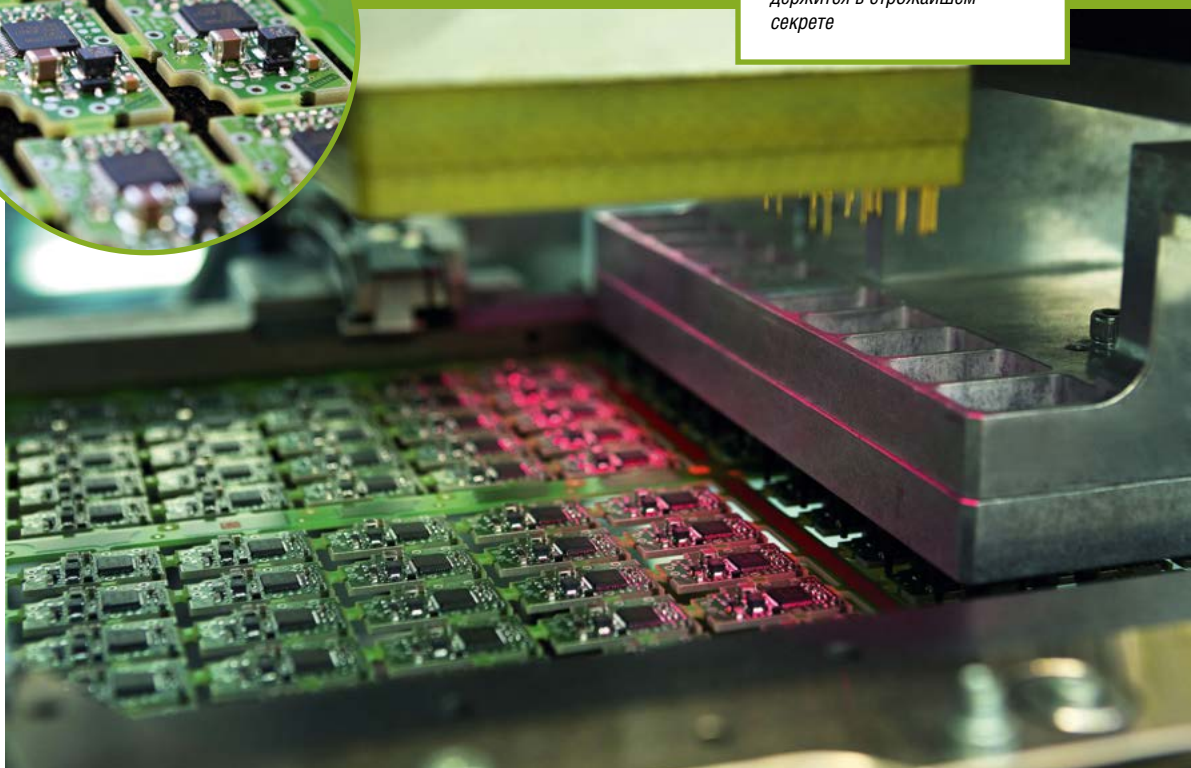
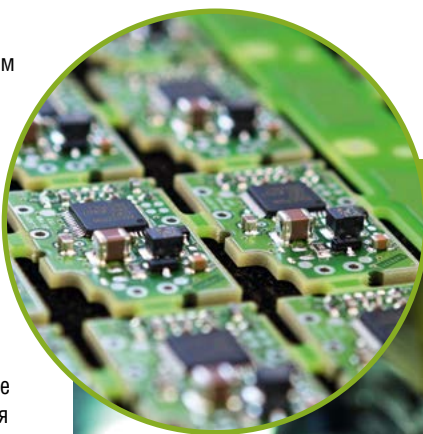


На данный момент Hella производит уже четвертое поколение радаров частотой 24 ГГц. Процесс финального тестирования этой продукции — ноу-хау Hella, которое держится в строжайшем секрете

SMD-плата соединяется с конструкцией датчика специальным полимером — это первичная сборка. Затем все заливается силиконом, и датчик уходит в печь для спекания силикона с платой. После этого наступает этап финальной сборки: сначала на датчик ABS устанавливается верхняя крышка, а далее происходит лазерная сварка, работа с заклепками и цельное укрепление конструкции. В конце убирается пластиковый облой.

Далее следует этап контроля, когда робот распознает каждый компонент и сканирует размеры. После этого деталь попадает в тестовую камеру, где происходят все функциональные тесты по девяти контрольным точкам. Последняя операция — маркировка и нанесение лейблов. Все процессы — автоматические: человеческая рука ни разу и нигде не касается процесса производства!

Уже сейчас Hella смотрит в будущее и развивает технологии комбинированного применения камер и лидаров, что позволит достичь полной автономности





**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

Зимние шины

По прогнозам синоптиков, второй месяц осени в нынешнем году обещает быть относительно теплым и дождливым. Тем не менее поторопиться с выбором зимних шин к предстоящему сезону все же стоит: в наших широтах, как показывает практика, бабье лето в любой момент может смениться ночными и утренними заморозками, а снегопады начинаются, как всегда, неожиданно. Журнал «Движок» выяснил, какие новинки в зимнем сегменте подготовили ведущие мировые производители покрышек.



Роман Зубко

НОВИНКИ СЕЗОНА

2019/20

Bridgestone

Компания Bridgestone в текущем сезоне расширяет размерные линейки популярных в России моделей зимних шин. В частности, фрикционные покрышки Blizzak Ice, пришедшие на смену модели Blizzak VRX, доступны российским покупателям в 57 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 13 до 19 дюймов.

Шипованные шины Blizzak Spike-02, в свою очередь, предлагаются на выбор в 78 типоразмерах в диапазоне от 13 до 21 дюйма. Размерный ряд фрикционных покрышек Blizzak DM-V2, адресованных владельцам кроссоверов, составляет 72 типоразмера (от 15 до 22 дюймов).

В сегменте шин для мягкой зимы Bridgestone предлагает в России фрикционную модель Blizzak LM005. Покрышки доступны в нашей стране в 93 типоразмерах в диапазоне от 14 до 21 дюйма.



Bridgestone Blizzak DM-V2

Bridgestone Blizzak Spike-02

заявляет, что потеря шипов при эксплуатации шин «практически исключена» благодаря особой технологии вулканизации шипов при производстве.

Первоначально покрышки IceContact 3 станут прода-

ваться в 77 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 14 до 21 дюйма. В раз- мере от 17 дюймов и более шины доступны с технологией ContiFlexStud, предусматривающей применение обрезиненных шипов.

Dunlop

Аккурат к началу очередного сезона компания Dunlop запустила в России продажи новых шипованных шин: на рынок вышли модели SP Winter ICE 03 и Grandtrek ICE 03. Первая предназначена для легковых автомобилей, вторая — для внедорожников и кроссоверов.

Шины, как заявляет производитель, разработаны специально для рынков России и стран СНГ с учетом климатических особенностей данных регионов. Главные особенности обеих новинок — шипы Anti-Tilt с сердечником с двойными зубцами, особое расположение шипов, рассчитанное на компьютере, и направленный рисунок протектора с канавками River Grooves, которые препятствуют аквапланированию.

На первых порах покрышки Dunlop SP Winter ICE 03 будут

Continental

Главной новинкой от концерна Continental в сезоне 2019/20 станет модель IceContact 3 — шипованная шина, разработанная для так называемых «скандинавских» зим (читай: для суровых морозов, гололеда и резких суточных перепадов температур).

В новых покрышках применена новая концепция ошиповки TwinStud, позволяющая оснащать одну шину шипами двух разных форм. Один шип работает на улучшение сцепных свойств покрышки при торможении и ускорении, второй — при прохождении поворотов. При этом производитель



Continental IceContact 3



Dunlop SP Winter ICE 03

Dunlop Grandtrek ICE 03



Goodyear UltraGrip Performance+

доступны в 26 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 14 до 20 дюймов, модель Grandtrek ICE 03 — в 25 типоразмерах (16–20 дюймов). Обе новинки уже поступили в продажу в России.

Goodyear

Компания Goodyear обновила к новому сезону семейство шин UltraGrip. В обновленную линейку вошли фрикционные модели UltraGrip Performance+ (предназначенные для спортивных автомобилей) и UltraGrip 9+ (для компактных городских авто).

Покрышки UltraGrip Performance+ изготовлены с применением новой смеси, способной сохранять эластичность при низких температурах и за счет этого улучшать сцепные свойства шин на заснеженном и обледенелом

покрытии (технология Winter Grip). Добавление в состав нового сорта каучука позволило добиться меньшей деформации шин на неровностях и при прохождении поворотов и быстрого восстановления исходной формы.

Шины UltraGrip 9+ разработаны с прицелом на повышение сцепных свойств на неровных дорогах в зимних условиях. Покрышки изготавливаются по технологии Mileage Plus, за счет которой снижается риск возникновения трещин и отслоения частей протектора в сложных условиях. Кроме того, в конструкции шин применена упомянутая технология Winter Grip. Обе новинки уже поступили в продажу в России.

Michelin

Главная новинка от компании Michelin в России в зимнем сезоне 2019/20 — анонсированная еще минувшей весной шипованная шина X-Ice North 4 SUV для внедорожников и кроссоверов.

Особенность шины (как и ее «легковой» модификации) — рекордное количество шипов: более трехсот. Для оптимального размещения шипов в покрышках использовался специальный математический алгоритм. Новинка доступна в 29 типоразмерах — от 17 до 22 дюймов.

Линейка типоразмеров «легковых» покрышек X-Ice North 4 в наступающем сезоне будет расширена: модель предлагается в России в 58 размерах для колес посадочным диаметром от 15 до 20 дюймов. Также расширился размерный ряд фрикционных шин X-Ice 3 — до 58 типоразмеров вместо прежних 53 (посадочный диаметр — от 14 до 20 дюймов).

Nokian

В линейке зимних покрышек марки Nokian главная новинка 2019 года — модель Hakkapeliitta LT3: шипованная шина, предназначенная для крупных внедорожников, пикапов, а также легкого коммерческого транспорта.

От моделей прежнего поколения шина Hakkapeliitta LT3 отличается улучшенными «зимними» характеристиками, надежной конструкцией, топливной эффек-



Nokian Hakkapeliitta 9



Nokian Hakkapeliitta LT3

тивностью, шипами особой формы и конструкции, а также увеличенной глубиной рисунка протектора. Шипы для новой покрышки изготовлены из нержавеющей стали — для повышения их коррозионной стойкости.

Шины Nokian Hakkapeliitta LT3 уже доступны для потребителей. Модель представлена в 16 типоразмерах с посадочным диаметром от 16 до 20 дюймов).

К сезону 2019–2020 компания Nokian Tyres расширила также размерный ряд шипованных шин Hakkapeliitta 9/9 SUV и фрикционных Hakkapeliitta R3/R3 SUV. Покрышки в новых типоразмерах подходят, в частности, для кроссоверов Audi Q8 и BMW X7. Цены на шины семейства Hakkapeliitta стали ниже, чем в прошлом сезоне.

Pirelli

Компания Pirelli выпустила к предстоящему сезону новую шипованную модель Ice Zero 2 и ее версию Scorpion Ice Zero 2, предназначенную для внедорожников и кроссоверов. Обе новинки получили облегченные шипы трапециевидной формы с твердотельной вставкой в виде скобы. Схема ошиповки покрышек была оптимизирована; инженеры поработали также над конструкцией отверстий для шипов.

Шины Ice Zero 2 и Scorpion Ice Zero 2 отличаются от покрышек прежнего поколения улучшенными показателями сцепления и торможения на льду, а также оптимальным балансом характеристик

на снегу, в том числе глубоком. Повышен также уровень сцепления на мокром асфальте — за счет специальных V-образных канавок в протекторе, призванных отводить воду из пятна контакта.

Покрышки Pirelli Ice Zero 2 доступны в 31 типоразмере для колес посадочным диаметром от 16 до 22 дюймов. Модель Scorpion Ice Zero 2 представлена в 45 типоразмерах с посадочным диаметром 17–22 дюйма.

В наступающем сезоне актуальной остается также фрикционная шина Ice Zero FR, адресованная владельцам городских автомобилей, премиальных седанов и кроссоверов. Модель представлена в 54 типоразмерах для колес посадочным диаметром от 14 до 20 дюймов.



Michelin X-Ice North 4 SUV



Pirelli Scorpion Ice Zero 2

MICHELIN X-ICE NORTH 4 SUV



Вадим Аскаров

Michelin X-Ice North 4 SUV

Шины Michelin X-Ice North 4, без сомнения, стали одной из самых ярких новинок рынка зимних покрышек в России прошлого зимнего сезона. Масштабная рекламная кампания, рассказывающая о рекордном количестве шипов, помогла множеству автолюбителей остановить свой выбор именно на этих шинах. Мы также сумели оценить все преимущества новой модели — как на премьерном показе на ледяном автодроме, так и во время длительного бытового теста. И вот теперь французский производитель выпускает логичное продолжение легковой линейки — шины для кроссоверов и внедорожников Michelin X-Ice North 4 SUV. А для знакомства с ними журналистов в компании решили устроить многозадачные испытания на треке «Нижегородское кольцо». Выясняем, есть ли шансы у внедорожной линейки закрепить успех модели на рынке.

В компании выводят на рынок новую линейку не просто, что называется, для галочки. Согласно исследованиям французского производителя, доля сегмента SUV в автопарке увеличивается и уже сегодня каждый четвертый автомобиль — это кроссовер или более тяжелый внедорожник. По оценке



В очной схватке с конкурентами

«Мишлен», через 10 лет уже каждая вторая машина на дороге будет относиться к сегменту SUV. В прошлом году более 40% продаж новых автомобилей пришлось на кроссоверы и внедорожники.

Мы уже писали, что легковая линейка X-Ice North 4 отличается рекордным количеством шипов. Внедорожная версия также оснащена более чем тремя сотнями шипов для наиболее широких размеров, что в два раза больше по сравнению с шиной предыдущего поколения. По замыслу производителя, это должно обеспечивать высокий уровень сцепления на льду во время качения.

Новая шина Michelin X-Ice North 4 SUV призвана отвечать за комфортное и безопасное движение по всем типам дорог — заснеженным, покрытым льдом, а также с укатанным или подтаявшим снегом

Кроме того, увеличить надежность передвижения на льду должно не только количество шипов, но и их расположение на протекторе, которое было полностью переработано.

Не стоит забывать, что компания Michelin является многократ-

ным чемпионом мира раллийных гонок WRC с 1973 года, с самого начала проведения соревнований. Новинка, эксплуатация которой будет проходить на дорогах общего пользования, получила технологию, испытанную на этапах мирового раллийного чемпионата WRC. Если обратить

внимание на верхний фланец, то у нового шипа, как и у шипов в шинах для WRC, твердосплавную вставку держит специальный обод верхнего фланца, имеющий четкое предназначение. При соприкосновении с поверхностью шип отклоняется от своей первоначальной оси таким образом, что в контакте со льдом участвует не только твердосплавный элемент, но и часть корпуса шипа.

Так же как и шипы для шин, применяемых на чемпионате WRC, шип Michelin X-Ice North 4 SUV изготовлен на основе сплава из металла. Данная инновация позволила выровнять скорость износа шипа с износом резиновой смеси, его обхватывающей. Это привело к улучшению фиксации шипов в шине, а также их высокой ходимости в шине и стойкости к внешней агрессии. Кроме того, расположение шипов в новой

Передвигались мы на абсолютно идентичных и новеньких кроссоверах Land Rover Discovery Sport, «обутых» как в шины X-Ice North 4 SUV, так и в новые покрышки от прямых конкурентов — Nokian, Bridgestone, Hankook и Pirelli

шине было осуществлено с учетом улучшения тормозных показателей на льду и минимизации негативных последствий из-за возникающего шумового эффекта.

Однако разработка новой шины шла далеко не так гладко, как кажется на первый взгляд. Даже у столь опытных инженеров возникли трудности при попытке разместить такое количество шипов в одной шине. К тому же это вело к потенциальному увеличению уровня шума при качении шины. Специальная математическая программа помогла оценить задачу по двум параметрам: влияние на сцепление и влияние на уровень шума. К сожалению, основные позиции для шипов, максимально влияющие на сцепление на льду, негативно сказываются на уровне воспроизводимого шума. Поэтому цель примененной программы была в том, чтобы найти для каждого шипа позицию, оптимальную как с точки зрения сцепления, так и с точки зрения комфорта.

Когда речь заходит о внедорожных шинах, особое внимание при разработке протектора приходится уделять большому размеру, шириной от 255 мм. Для них было предусмотрено конструктивное изменение в виде добавления дополнительного блока в каждом секторе, с образованием шестиреберного рисунка протектора. Это решение позволяет равномерно распределить нагрузку в пятне контакта, благодаря чему шина более плотно прижата к поверхности, обеспечивая тем самым большую эффективность сцепных свойств на любом типе зимнего покрытия.

Основой при разработке внедорожных шин, естественно, стала легковая линейка. Как и у нее, у линейки SUV двойной каркас, который позволяет добиться высокой стойкости к повреждениям боковины и протектора, а также улучшенной управляемости для больших и тяжелых автомобилей с высоким центром тяжести.

Все эти теоретические моменты мы проверили на автодроме «Нижегородское кольцо» в ходе целого ряда испытаний с основными конкурентами.

Стартовали наши испытания, пожалуй, с самого интересного — заездов на снежно-ледовой трассе. Капризная погода позволила встретить на разных участках кольца все типы покрытия, которые обычно попадают на пути зимней покрышки в России: мокрый снег, чистый лед, снежно-ледовая смесь и холодный асфальт.

Результаты оказались практически предсказуемыми. Зимние шины Bridgestone и Pirelli за последние годы заметно отстали от конкурентов и, похоже, уже вряд ли смогут вернуть былые позиции. При торможении на снегу японские покрышки шли юзом и заставляли корректировать направление торможения рулем, а итальянская резина очень рано срывалась с траектории на льду, даже не попытавшись с ним побороться. А вот тройка лидеров показала отличные результаты. И если присутствие в ней Michelin и Nokian само собой разумеется, то успехи «корейца» приятно удивили.

После затяжной поездки по трассе нас ждал увлекательный перерыв, в который организаторы уместили поездку на дрифт-такси. Два гоночных Mitsubishi Lancer 9, «обутые» в самую обычную резину Michelin X-Ice North 4, прокатили всех желающих. Любый смог оценить, как гражданские шины держат в снежно-ледовых поворотах мощные спортивные автомобили. Удивило, что, по заверениям пилотов, за пять дней тренировок и официальных дней испытаний шины не потеряли своих сцепных свойств, а все шипы на месте.

После гоночного такси удалось наконец-то оценить новые покрышки с точки зрения не субъективного вождения, а технической беспристрастности приборов. В рамках этой части теста мы разогнались на «Ленд Роверах» до определенной скорости, а затем тормозили «в пол» до полной остановки. При этом прибор RaceLogic замерял тормозной путь. Замеры проводились на автомобилях, оснащенных как Michelin, так и другими участниками теста.

Результаты в целом оказались весьма близки: ни одна из моделей не выдала показатель, разгром-

Благодаря внутреннему герметизирующему слою из морозостойкого материала эксплуатация зимней шины возможна даже при сверхнизких температурах

ный для конкурентов. Однако заявленная информация французских производителей — чистая правда: хоть и ненамного, но шины Michelin показали наименьший тормозной путь.

Каков итог?

Как и ожидалось, внедорожная линейка оказалась не хуже «базовой» легковой. Переняв технологию рекордного количества шипов, французы вывели на рынок модель, которая, вполне возможно, будет задавать стандарты качества в ближайшие годы. Не сказать, что Michelin буквально растоптал конкурентов, но тот факт, что неоспоримый эталон зимних покрышек Hakkapeliitta хоть немного, но все же уступил, уже говорит о многом.

Покрышки X-Ice North 4 SUV прекрасно держатся на льду и не допускают резких срывов кроссовера в скольжения. Кроме того, как показали замеры, шины эффективны при торможении, а на асфальте позволяют сохранить приемлемый уровень шума. Одним словом, Michelin X-Ice North 4 SUV вполне справедливо позиционируется как премиальная модель, которая подойдет для кроссоверов и внедорожников даже бизнес-класса.

К зимнему сезону 2019–2020 годов новая зимняя шипованная шина Michelin X-Ice North 4 SUV будет доступна в 29 типоразмерах от 17 до 22 дюймов.





Как сделать ОБСЛУЖИВАНИЕ втрое дешевле



Станислав Мартинкевич

Toyota Camry — бессменный лидер бизнес-класса в России, если не сказать — вообще единственный седан в сегменте, который пользуется устойчивым спросом. Тут, конечно же, огромную роль играют не какие-то выдающиеся характеристики самой машины, а бесконечная вера россиян в мифологизированную надежность абсолютно всех моделей японского бренда. Тем, кому на новую Toyota Camry «не хватает», смело отправляются на вторичный рынок: ведь «Тойота» не ломается», а значит, смысла переплачивать за новые нет. Беда в том, что ломается абсолютно все, а ремонт еще и стоит немалых денег.

На сегодняшний день Toyota Camry не только одна из самых популярных машин в классе, но и одна из самых популярных «Тойот» в принципе. Причем половину всех предложений на вторичном рынке занимает седьмое поколение модели в кузове XV50.

Успех машины обеспечен, конечно, не только имиджем бренда, но и достаточно консервативным подходом японцев к созданию модели, который ментально близок и россиянам. Camry — это большой и солидный седан, который в черном цвете отчетливо ассоциируется с советской «Волгой». Немудрено, что «Камри» стала крайне популярной и как чиновничья «персоналка».



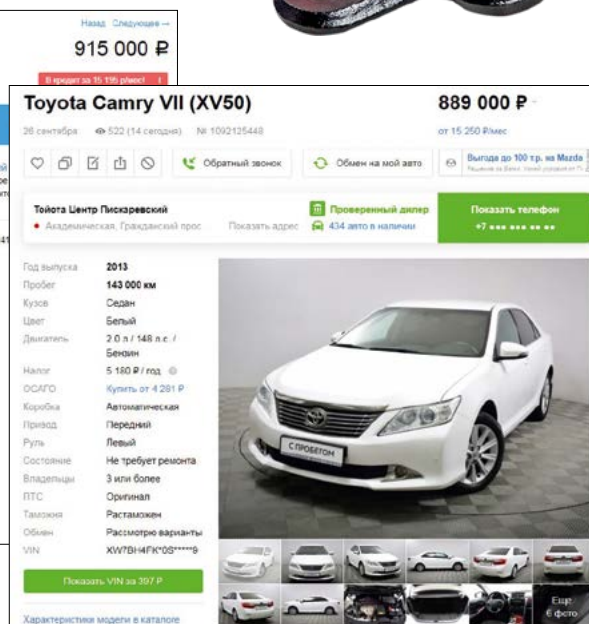
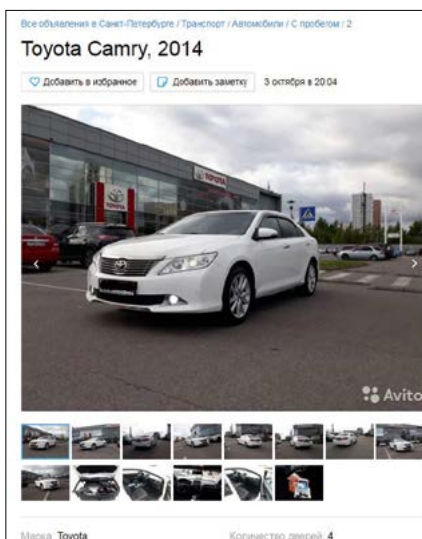
Техническая часть — без всяких современных изысков и наворотов. Под капотом можно найти достаточно простые бензиновые «атмосферники» объемом 2,0, 2,5 и 3,5 литра. Коробка передач — только автоматическая, привод — только передний.

Радует покупателей и разброс цен. Шести-семилетние экземпля-

ры с пробегом
около 100 тыс.
км сегодня
можно найти
по цене новой
«Лады Весты» — око-
ло 650–700 тыс. рублей.
А самые свежие двух-трехлет-
ние образцы с минимальным
пробегом торгуются на отметке



Ремонтируем
подержанную
Toyota Camry VII
с помощью
компонентов CTR



от полутора миллионов. Средняя цена за ухоженную Toyota Camry поколения VII в рестайлинговом кузове с мотором 2.5 — около миллиона рублей.

Кстати, напомним, что если предыдущее поколение Toyota Camry VI попало в переходный период запуска завода под Санкт-Петербургом, а потому в продаже встречаются машины как российской сборки, так и оригинальной японской, то седьмое поколение уже полностью собиралось в России.

Так что главный вопрос, который стоит перед покупателями: настолько ли российская Camry надежна, как все рассказывают, и во сколько может обойтись ее ремонт?

Что с двигателями?

С выходом нового поколения Camry XV50 линейка двигателей расширилась и обновилась. Базовым отныне стал мотор 2.0, причем первые экземпляры седана Toyota получили еще старый вариант 1AZ (148 л.с.) в паре с 4-ступенчатым «автоматом», а с рестайлинга 2014 года под капот стали ставить новый мотор 6AR (150 л.с.) уже с 6-ступенчатой коробкой передач.

Удивительно, но новый двигатель, несмотря на список внедренных технологий, оказался надежнее старого. Повышенная чувствительность к качеству бензина с контролем элементов топливной системы и внимание к системе ГРМ с заменой цепи не позднее 140–160 тыс. км — это почти все, что отмечают на сегодня владельцы и сервисмены.

Toyota Центр Пискаревский
Академическая, Гранд-канал пр. ...
Показать адрес

Проверенный дилер
434 авто в наличии

Показать телефон
+7 812 555 55 55

Год выпуска: 2017
Пробег: 95 000 км
Кузов: Седан
Цвет: Черный
Двигатель: 3.5 л / 249 л.с. / Бензин
Мотор: 18 675 P / год. @
ОСАГО: Купить от 4 993 P
Коробка: Автоматическая
Привод: Передний
Руль: Левый
Состояние: Не требует ремонта
Владельцы: 2 владельца
ПТС: Оригинал
Тампон: Растаможен
Обмен: Рассмотрю варианты
VIN: XW7BKYFKC5***4

Показать VIN за 357 P

Характеристики модели в каталоге

Toyota Camry
от 1 150 700 P

Глобальная ликвидация — отзыв по безопасности Только 3 дня!
Звонки и получите выгоду

Авто в наличии:
Условия кредита
Выгодный Трейд-ин
Online заявка

Узнать больше # avtoberg.ru



Покупателям первых версий 2.0-литрового агрегата стоит следить за состоянием охлаждающей системы, смириться с вибрациями на холостых оборотах, регулярно чистить топливную систему, а также дроссельную заслонку и впускной коллектор. Кроме того, мотор 1AZ прославился слабыми

болтами ГБЦ, которые лучше не трогать или менять на качественный неоригинал.

Двигатель 2.5 серии 2AR (181 л.с.) пришел на смену 2,4-литровому мотору 2AZ. Это самый оптимальный по характеристикам и оттого самый популярный силовой агрегат для Camry, заслужив-

ший репутацию выносливого, который также любит регулярную замену цепного механизма ГРМ. Кроме того, могут барахлить муфты газораспределительной системы VVTi.

Самый мощный двигатель Camry — V6 3.5 серии 2GR, который на седьмом поколении существовал в двух вариантах форсировки: сначала 277 л.с., а после обновления был дефорсиро-

ван до налоговых 249 л.с. У сервисменов именно «шестерка» считается самой беспроblemной, правда, самой дорогой в обслуживании и, само собой, прожорливой. Однако с возрастом ее все-таки не обходят традиционные «тойотовские» болячки — вопросы к системе VVTi и всему газораспределительному механизму. Откровенным проколом инженеров стали масляные трубки, которые зачем-то сделали из резины. Со временем они изнашиваются и прямо на ходу могут соскочить или порваться со всеми в прямом смысле вытекающими последствиями.

Что с коробкой передач?

На Toyota Camry VII за время производства устанавливалось два «автомата». Старый 4-ступенчатый шел на дорестайлинговых базовых версиях с 2,0-литровым мотором. Коробка туповата, но с точки зрения надежности заботливым владельцам, регулярно менявшим



масло, проблем не доставляла.

На более мощных версиях, а после обновления на всех Camry в разных модификациях устанавливался 6-ступенчатый «автомат». Его ресурс прямо пропорционален мощности двигателя, с которым его приобрели. Как несложно догадаться, больше всего хлопот он доставляет с мотором 3.5. Усугубляет ситуацию тот факт, что отдельные владельцы, следуя заводской инструкции, не меняют, а лишь иногда доливают масло. На самом деле в наших условиях его замена обязательна каждые 60–80 тыс. км. Рывки и толчки — первые симптомы приближающихся проблем, которые в первую очередь грозят выходом из строя гидротрансформатора.

Что с рулевым управлением, подвеской и тормозами?

Традиционно все три системы на Toyota Camry вызывают больше претензий к настройкам, нежели к надежности. По удовольствию от вождения и эффективности торможения седан никогда эталоном не был, а на поколении XV50 японцы решили еще и подкачать подвеску.

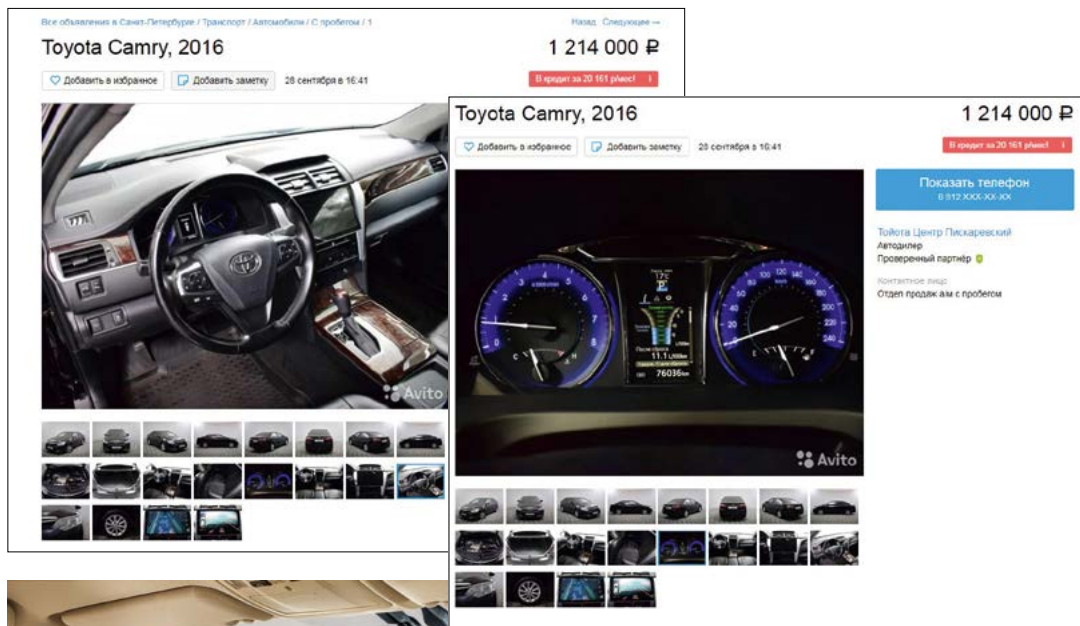
Так или иначе, основные детали всех систем ходят долго. При среднем уровне нагрузок передние амортизаторы выдерживают не менее 100 тыс. км, а задние — не менее 150 тыс. км. Опорные подшипники, шаровые и сайлент-блоки проработают не меньше. Рулевые тяги ходят еще дольше.

Обычно «Камри» докучает скрипами и стуками задубевших на холоде подвесочных резинок, а также регулярной заменой стоек и втулок стабилизаторов, которые в наших условиях можно считать расходниками.

Самая слабая часть Camry — тормоза. Механизмы сами по себе слабоваты для большой машины, а потому выходят из строя и требуют обслуживания чаще обычного. Каждое ТО нужно смазывать направляющие суппортов. При активном пользовании система склонна к перегреву, в запущенных случаях — к заклиниванию.

Что со стоимостью обслуживания?

Собственно, Toyota никогда не была особенно дешевой



в эксплуатации. Требовательность двигателя и коробки к качеству масла и строгому регламенту его замены известна всем владельцам «Тойот». Кроме того, выносливость Camry напрямую связана с качеством и стоимостью комплектующих, из которых она сделана. В общем, Toyota держится до последнего, и основные системы ломаются и правда нечасто,

но рано или поздно это все-таки происходит, что при использовании оригинальных запчастей грозит серьезным ударом по бюджету.

Само собой, в России наибольший урон приходится на элементы подвески и рулевого управления, которые владелец вынужден менять чаще всего. Как мы уже сказали, цена оригинальных комплектующих кусается. Кроме того,

некоторые элементы в заводской поставке идут только в сборе, что еще больше удорожает ремонт.

Учитывая, что на вторичном рынке Toyota Camry пользуется спросом, в том числе у не самой богатой публики, встает вопрос о том, как свести содержание престижной машины к разумному пределу, не жертвуя качеством запчастей.

Если проанализировать предложение, то наиболее оптимальным вариантом видится использование компонентов корейской компании CTR. Это конвейерный поставщик комплектующих Hyundai/Kia — брендов, которые сегодня всерьез конкурируют по надежности с японцами. И если на конвейер CTR поставляет детали в основном для «родных» автоконцернов, то на вторичном рынке у этого производителя широкое предложение, в том числе и для автомобилей Toyota.

Например, шаровые опоры для Toyota Camry XV50 в оригинальной поставке стоят около 3000 рублей, в то время как CTR предлагает детали вдвое дешевле. Родные рулевые наконечники идут только вместе с тягой и стоят 3240 рублей, а CTR делает их отдельно по цене всего около 900 рублей за штуку.

Штатные рычаги предлагаются за немалые 6000 рублей, в то время как корейский аналог можно купить за 1900. Оригинальная передняя стойка стабилизатора обойдется в 1000 рублей, задняя —





в 2500 рублей. Если смотреть качественный корейский заменитель, сэкономить снова можно будет вдвое. Родные сайлент-блоки опять же идут только в сборе с рычагами, а у CTR предлагаются отдельно, что получается дешевле — внимание! — в восемь раз.

Если брать расходники вроде колодок, то корейские обойдутся в 1000 рублей за комплект передних, и около 700 рублей — за комплект задних. Цены на оригинал — 2500 рублей и 2300 рублей соответственно. И так по всем позициям.



Если суммировать стоимость вышеуказанных родных деталей и качественных заменителей, то получится, что профилактический ремонт подвески и тормозной системы при использовании оригинальных деталей обойдется



не менее чем в 28 000 рублей, в то время как потратить на запчасти CTR придется не более 10 000 рублей.

Выбор, как говорится, за автовладельцем, но по крайней мере рассмотреть вариант точно стоит.

Каков итог?

Toyota Camry XV50 действительно одно из самых интересных предложений в классе, но считать ее «бессмертной», конечно, не стоит. Запас прочности машины за-

канчивается где-то на 150 тыс. км пробега, после чего ресурс основных расходных компонентов оказывается исчерпанным. Большая часть родных деталей стоит немало, однако популярность машины привела к появлению достойных альтернатив, на которых можно хорошо сэкономить без последствий для легендарной японской надежности.



FAG

ВСЕ, ЧТО НУЖНО.

Решения, разработанные с учетом всех Ваших потребностей.

Создавая ремонтные решения для ступичных подшипников, мы не только обеспечиваем их высочайшее качество и исключительную надежность, но и полный ассортимент всех необходимых компонентов для их монтажа. Каждый комплект собирается индивидуально для конкретной модели автомобиля и включает все, что требуется для ремонта. Простые решения даже для сложных задач с гарантией качества Schaeffler.

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



SCHAEFFLER

редактор рубрики
Роман Зубко

Mercedes открыл прием заказов на пассажирский Sprinter

Российские дилеры Mercedes-Benz Vans начали принимать заказы на пассажирские версии взна Sprinter нового поколения.

Стоимость новинки на нашем рынке начинается с отметки 4 300 000 рублей. Производитель предлагает новые микроавтобусы в двух исполнениях: Comfort и Ultimate.

В первом случае в салоне установлены сиденья повышенной комфортности с новой отделкой, которые сдвигаются в проход для обеспечения большего пространства для пассажиров.

В версии Ultimate, где пассажирский отсек отделен от водительского, около каждого сиденья есть USB-розетки, а также столик с креплением для мобильных устройств.

В базовое оснащение туристического Sprinter третьего поколения входят конвекторный обогреватель и кондиционер с индивидуальными комфорт-блоками. Также новая версия отличается от предыдущей тем, что пол багажного отсека занижен — за счет этого места для поклажи стало больше.

Весной нынешнего года, напомним, в России стали доступны шасси и фургоны на базе нового Sprinter в версии полной массой 5,5 тонны ■



Дилеры получили первые Ford Transit с электронными ПТС

В дилерские центры Ford поступила первая партия автомобилей Transit с электронными ПТС.

Автомобили доставлены в дилерские центры Ford «Рольф Химки» в Москве, Ford «Рольф Витебский» и Ford «Рольф Октябрьская» в Санкт-Петербурге. «Форд Соллерс Елабуга» проверяет таким образом готовность дилерской сети к полному переходу на систему электронных паспортов транспортных средств в России.

Ford Transit с электронными ПТС, как сообщают в компании «Рольф», уже доступны в продаже и готовы к реализации.

Электронные паспорта оформляются и хранятся в автоматизированной системе электронных паспортов и полностью заменяют собой бумажные ПТС. В них содержится вся информация об автомобиле, включая переход собственности на транспортное средство и другие события.

В целом для потребителей процесс покупки и регистрации новых автомобилей с электронным ПТС не изменится. Единственным отличием будет отсутствие ПТС в бумажном виде. Напомним, что установленный срок отказа от бумажных ПТС — до 1 ноября 2019 года ■

«Meusburger Новтрак» создал контейнеровоз из двух полуприцепов

Новгородское предприятие «Meusburger Новтрак» выпустило контейнеровоз SW-570, состоящий из двух полуприцепов.

Конструкция контейнеровоза включает трехосный и двухосный полуприцепы, которые объединены между собой с помощью седельно-опорного устройства.

Как уточняет производитель, два полуприцепа могут эксплуатироваться как вместе, так и по отдельности. В первом случае возможна транспортировка одновременно двух 20-футовых контейнеров либо одного 40-футового, а также одного TEU посередине.

«Для России это, на первый взгляд, непривычно и нестандартно, но с каждым годом мы замечаем, как перевозчики серьезнее начинают относиться к выбору прицепа, они уже готовы к новым решениям», — рассказал менеджер отдела сбыта в Северо-Западном ФО «Meusburger Новтрак» Иван Антонов.

Перевозка двух 20-футовых контейнеров на одном контейнеровозе позволяет затем производить их разгрузку одновременно, сообщают в компании. Производитель также указывает, что три подъемные и две поворотные оси обеспечивают меньшие затраты на топливо и шины ■



Форум «Цифра в транспорте»



Сергей Жуков

Дирекция региональных продаж компании «Газпром нефть» на площадке межрегионального конкурса профессионального мастерства среди водителей бензовозов «Лучший по профессии — 2019» провела деловой форум «Цифра в транспорте». Редакция журнала «Движок» приняла участие в этом мероприятии. Вот что интересного удалось узнать.

В своем приветственном слове к участникам делового форума Василий Игнатов, генеральный директор компании «Газпромнефть-Транспорт», отметил, что это новый формат для делового общения перевозчиков нефтепродуктов. Несмотря на широкий круг вопросов, затрагивающих эту сферу деятельности, сегодня наибольшую актуальность приобретают два основных тренда — безопасность и автоматизация. На них, собственно, и было заострено внимание участников форума.

Своими наработками поделился руководитель Центра развития систем подлогистического контура ООО «Газпромнефть-Транспорт», отвечающего за цифровую трансформацию в цепочке поставок от НПЗ до АЗС.

В так называемом топливо-логистическом контуре большой объем работ отводится на создание элементов цифровой платформы, охватывающих путь топлива от нефтебазы до момента слива на АЗС. Товаропроводящая сеть в этой части бизнеса начинается с момента въезда транспортного средства для перевозки топлива на нефтебазу. При этом на самой нефтебазе реализуется проект по автоматизации системы

управления хозяйством: с начала планирования въезда транспортного средства до его выезда. Далее происходит сопровождение бензовоза непосредственно до пункта слива топлива, с оперативным реагированием в случае непредвиденных ситуаций. Все это призвано минимизировать время нахождения бензовоза как на площадке ожидания под загрузку на нефтебазе, так и в пути следования к месту назначения. При этом необходимо соблюсти в полном объеме как количественные, так и качественные показатели транспортируемого продукта.

Бензовоз для перевозчика становится все более цифровизированным продуктом: меньше «бочкой» и больше инструментом для эффективного ведения бизнеса. Помимо этого, переводится в «цифру» документооборот, во всяком случае, то, что доступно на сегодняшний день. Попутно цифровизируются АЗС: прием и выдача топлива, контроль его количественного и качественного

состава и многое другое.

Все это готовы учитывать партнеры, приглашенные на форум, а именно Volvo Trucks Россия, «Даймлер КАМАЗ Рус», производитель цистерн «Капри». В частности, оснащать новые тягачи самыми последними системами, направленными на повышение безопасности дорожного движения. Многие из систем уже омологированы для использования на российском рынке. Особое место отводится системам контроля за режимом труда и отдыха водителя, что существенным образом влияет на безопасную транспортировку нефтепродуктов. Автопроизводители также готовы предложить перевозчикам телематические комплексы, направленные на повышение эффективности использования подвижного состава.

На переднем крае прогресса находятся и производители прицепного подвижного состава. Так, фирма «Капри» производит алюминиевые полуприцепы-цистерны для перевозки светлых нефтепродуктов с системой контроля за доставляемым грузом (по количеству и качеству), а также системой, предотвращающей смешивание различных нефтепродуктов при сливе на АЗС.

Особую озабоченность у перевозчиков вызывает законодательное регулирование в сфере грузоперевозок, и в частности

В Петербурге обсудили будущее топливных перевозчиков

нефтепродуктов. Представитель Союза грузоперевозчиков в своем докладе привел ряд фактов, существенно осложняющих эффективное ведение бизнеса. Речь шла о весовом и габаритном контроле транспортных средств. По данным Союза, практически ни один из весовых пунктов контроля, особенно автоматизированных, не отвечает требованиям технического регламента на 100%. Это приводит к чрезмерным штрафам за перегруз, порой ничем не обоснованным.

При этом Минтранс в данном вопросе занял откровенно фискальную позицию. Все это приводит к тому, что перевозчики вынуждены либо искать обходные маневры, либо идти на откровенно коррупционные схемы. Именно поэтому, не найдя понимания в Минтрансе, Союз грузоперевозчиков вынужден был обратиться за поддержкой к депутатам Государственной думы и в Общественную палату.

В качестве решения проблемы видятся следующие шаги: усиление поверочной инспекции за пунктами весового и габаритного контроля, их временная аттестация с выдачей соответствующего сертификата, установка информационных табло, а также контрольных весов. В общем, все, что принято в западноевропейских странах, откуда, собственно, это и пришло.

Участники форума высказались за проведение данного мероприятия на постоянной основе.

Современный парк бензовозов, оснащенных цифровыми элементами контроля, и стандарты безопасности и сохранности топлива при доставке предъявляют высокие требования к водителям. Конкурс «Лучший по профессии — 2019» — это дополнительная возможность подготовки водительского состава





В Петербурге
представили
новые шины

Шины Aeolous Neo



Сергей Жуков

Aeolous Neo — это третье поколение шин китайской компании **Aeolous Tyre Co., Ltd.** и первый продукт, произведенный после слияния с **Pirelli Industry**. Выпуск налажен на заводе компании **Aeolous** в городе Цзяоцзо (провинция Хэнань).

Главное достоинство шин **Aeolous Neo** — то, что это лицензионный продукт, изготовленный по технологии и под контролем качества **Pirelli**. Производство **Aeolous** сертифицировано по стандартам **ISO 9001** и **ISO/TS 16949**, а это значит, что продукция компании соответствует требованиям любой страны, в которую она поставляется.

В производстве шин **Aeolous Neo** использованы новейшие разработки — прежде всего это новый состав резиновой смеси, рисунок протектора, 3D-моделирование процессов, а также такие технологические новации, как спиральная конструкция каркаса грузовых шин (**SATT**), три слоя стального корда (**3SB**), специальная конструкция бортового кольца (**BWC**) с шестиугольными нитями корда (**HBC**) и полностью интегрированный корд (**FRC**).

Применение данных технологий, по заявлению производителя, позволяет трехкратно восстанавливать рисунок протектора, экономить топливо, обеспечивать



Генеральный директор
«Петромакс» Максим Лапин

работоспособность шин при значительно больших нагрузках и пробеге, а также безопасное вождение транспортного средства при любых погодных условиях. Заявленная ходимость новых шин на 7% выше по сравнению с шинами предыдущего поколения.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области реализацией шин **Aeolous Neo** займется компания «Петромакс». В ее распоряжении пять собственных сервисных центров. Также будет доступна доставка шин в регионы России.

На первом этапе компания будет предлагать более 15 типоразмеров шин **Aeolous Neo**. В дальнейшем планируется увеличение этого показателя до 20 наименований. Первая партия шин в количестве 2 тыс. экземпляров уже выкуплена по предзаказам. Более половины покупателей шин **Aeolous Neo** — это транспортные компании, остальные — владельцы спецтехники.

По словам генерального директора «Петромакс» Максима Лапина, с появлением в портфеле компании шин **Aeolous Neo** объем продаж данного бренда прогнозируется на уровне 30 тыс. шт. Естественно, что новые шины будут несколько дороже предыдущих (на 15%) за счет применения новых технологий и материалов. Вместе с тем их стоимость будет ниже, чем у ведущих мировых брендов, на 20–30% при практически сопоставимом качестве.

В планах **Aeolous Tyre Co., Ltd.** не значится организация производства шин на территории России. Однако компания намерена организовать их производство в третьих странах, дабы избежать двойной налоговой нагрузки в РФ. Сейчас это порядка 30%. Такой шаг позволит снизить ее до стандартных 10%.

Кстати, в самом Китае шины, производимые на заводе в Цзяоцзо, поступают на рынок под брендами **Aeolous** и **Pirelli**, правда, без права поставок на экспорт.



НОВЫЙ ЗАКОН ПРИТЯЖЕНИЯ

Реклама АО(Н) «Вольво Восток»



Точно так же, как и в нашей Галактике, где большие космические тела притягивают к себе другие объекты и вовлекают их в свою орбиту вращения, грузовые автомобили Volvo Trucks становятся центром притяжения для сопутствующих услуг.

Представляем седельный тягач **Volvo FH Гравитация**, который способен перевернуть ваше представление о мире коммерческого транспорта. С его приобретением вы не просто пополняете свой автопарк надежным транспортным средством, но и получаете в свое распоряжение целый арсенал инструментов для его продолжительного и выгодного использования: лизинг на сверхвыгодных условиях, Сервисный контракт, обучение водителей, Volvo Connect*, Систему динамического рулевого управления, Систему предупреждение о фронтальном столкновении с функцией экстренного торможения и многое другое.

8 (800) 100 34 40
www.volvotrucks.ru

*Вольво Коннект

VOLVO FH ГРАВИТАЦИЯ

Volvo Trucks. Создавая будущее



«Комтранс-2019»



Под знаком юбилеев



Сергей Жуков

15-я международная выставка коммерческих автомобилей «Комтранс» оставила после себя не самые худшие впечатления. И это несмотря на посредственное состояние российской экономики, а вместе с ним и падение продаж в сегменте как легкого коммерческого транспорта, так и среднетоннажных и тяжелых грузовиков.

Фон, предшествовавший выставке: падение продаж за восемь месяцев текущего года в сегменте LCV –3,8%, в сегменте среднетоннажных и тяжелых грузовиков –3,3%. Это не могло не сказаться на количественном и качественном составе участников. Наибольшие потери понес сегмент LCV. Среди экспонентов не обнаружилось таких брендов, как Ford, Volkswagen, Peugeot, Citroen, Fiat и даже отечественных ВАЗ и УАЗ. И это при том, что не у всех из отсутствующих дела прямо так уж плохи.

В среднетоннажном и тяжелом сегменте недосчитались Fuso, Foton, Mercedes-Benz Trucks и Scania. Последняя решила, что в сложившихся обстоятельствах лучше провести «индивидуальное выступление» на Дмитровском полигоне.

Из общения с представителями компаний можно было вынести следующие неутешительные прогнозы. Этот год рынок коммерческих автомобилей закончит «в ноль» или с небольшим минусом. Все еще надеются на традиционный всплеск продаж в конце четвертого квартала. В следующем году никто ничего хорошего не ожидает. Действие санкций продолжится, они по-прежнему будут оказывать негативное воздействие на бизнес. А тут еще Минтранс выступил с предложением поднять ставку утилизационного сбора в среднем на 80% — якобы для защиты рынка от грядущего снижения таможенных пошлин на новые импортируемые машины.

Теперь о приятном и праздничном. 2019 год оказался богатым на юбилеи. Renault Trucks отмечает



FAW TigerV



FAW 3310 Мультилифт

свое 125-летие, исполнилось 75 лет Минскому автозаводу, 50-летний юбилей празднует Камский автогигант — единственный производитель, представивший на своем стенде реплику прошлых лет, 25 лет прошло с момента запуска «ГАЗели». В этой череде, правда, никто не вспомнил о 95-летию советского автопрома и выпуске первого советского грузовика АМО-Ф15.

Но вернемся к самой выставке. На ней четко прозвучали четыре основных мировых тренда: цифровизация, электрификация, автоматизация и сервисизация. Применительно к российскому рынку электрификацию можно приравнять к газификации.

Из местных особенностей также стоит отметить дальнейшее проникновение китайских брендов в пустующие или ослабленные ниши российского рынка. Далеко за примерами ходить не надо. Долгое отсутствие Hyundai Porter привело к появлению грузовичка JAC N35. Пока компания Hyundai

Truck & Bus решала проблемы с реорганизацией, к сегменту среднетоннажников решила присмотреться FAW. Среди ее тяжелых грузовиков обнаружилась машина полной массой 7,5 тонны — FAW TigerV. Кстати, «Группа ГАЗ» озвучила появление у себя машины именно в этом классе. Не слишком ли запоздалое решение?

Еще пару слов о FAW. Если раньше компания ограничивалась предложением седельных тягачей, самосвалов и миксеров, то теперь в сферу ее интересов вошли крюковые погрузчики, бортовые машины с КМУ и лесовозы.

Среди европейских производителей коммерческих автомобилей практически не осталось ни одного бренда, который бы не исповедовал телематику. Ford, Volkswagen и MAN даже пошли на то, чтобы привязать ее к местным условиям. Не отстают от них и отечественные производители. Свои телематические комплексы предложили ГАЗ и КАМАЗ. Подтверждением важности данного направления



MAN eTGM



MAN eTGE

MAN, как и все ведущие производители коммерческого транспорта, берет курс на электрификацию

ГАЗ на своем стенде представил новую модульную платформу с электроприводом в виде шасси для установки автобусных надстроек. Первоначально заявленный КАМАЗом электрогрузовик так и не смог добраться до выставки. Жаль, а так бы мы тоже могли заявить, что не лыком шиты.

Что присутствовало практически на каждом стенде — так это техника на газомоторном топливе. Причем машины были представлены как для работы на сжатом и сжиженном природном газе, так и в комбинации. Выгода: до 50% снижение расходов на топливо и от 15 до 90% — выбросов CO₂. Небольшая ложка дегтя в бочку меда: если с заправками со сжатым природным газом дела обстоят худо-бедно, то со сжиженным счет идет на единицы.

Возможно, поэтому, а может, и нет, «ГАЗон Next» снабдили баллонами со сжатым и сжиженным природным газом. Такая комбинация позволяет горьковскому среднетоннажнику иметь пробег

стало подписание соглашения о внедрении телематики на грузовиках Isuzu между Isuzu Rus и компанией C-Cars. Технологическим партнером проекта станет компания Microsoft.

Компания MAN Truck and Bus привезла в Москву сразу два коммерческих электромобиля — фургон eTGE и грузовик eTGM. Применительно к России они пока не имеют никакого практического значения. Скорее это была демонстрация возможностей бренда как ведущего мирового производителя коммерческих автомобилей.

Надо отдать должное, и ГАЗ, и КАМАЗ не стоят в стороне от этих процессов. К примеру,



ГАЗон NEXT 10.0 LNG/CNG



Применение сжатого и сжиженного природного газа одновременно в качестве газомоторного топлива призвано увеличить пробег на одной заправке



Модульная платформа для ГАЗели NN



KAMAZ-5490 LNG



KAMAZ-6355 Арктика



KAMAZ-6355 Арктика

На выставке KAMAZ отметил свое 50-летие показом реплики первого грузовика

без заправки до 900 км: 700 км на сжиженном природном газе и 200 км на сжатом.

У КАМАЗа своя «фишка». Седелный тягач KAMAZ-5490-DL Neo приспособлен для работы на сжиженном природном газе. Его двигатель работает в газодизельном цикле (замещение газом — до 35%). Объем криогенного баллона — до 350 литров, топливного бака — 450 литров. Такого запаса топлива хватает на пробег до 1200 км.

На стенде автозавода «Урал» показали самосвал в дорожном исполнении «Урал-73945» с колесной формулой 6x4. Его отличительная черта — использование как сжатого, так и сжиженного природного газа в качестве газомоторного топлива. При грузоподъемности 14,5 тонны машина способна проехать на одной заправке до 780 км.

Пожалуй, самой представительной экспозицией машин на газомоторном топливе стал стенд компании Iveco. Магистральный тягач Iveco Stralis NP LNG в качестве газомоторного топлива использует сжиженный

газ. На одной заправке автопоезд способен проехать до 1600 км. Поскольку с заправкой сжатым газом у нас в стране дела обстоят лучше, российским перевозчикам предложена модификация Iveco Stralis NP CNG, которая уже нашла своих приверженцев.

А были еще мусоровозы на шасси среднетоннажника Iveco Eurocargo и Iveco Daily Blue Power в виде шасси 50C14NA8 и цельнометаллического фургона 35C14NV. Причем шасси, ко всему прочему, оснащено автоматической трансмиссией. Подобное сочетание позволяет добиться выбросов CO₂ на уровне 5% по сравнению с аналогичной дизельной версией.

Приспособленные для работы на сжиженном природном газе представили MAZ и Volvo Trucks. Отличие — в подходах: от чисто газовых двигателей до применения газодизельного цикла.

Свои газовые версии представили Hyundai Truck and Bus Rus и Isuzu Rus. Первая — Hyundai HD78 CNG полной массой 7,5 тонны производства Группы компаний «РаритЭК» совместно с компанией «Автодор». Машина будет передана

в тестовую эксплуатацию «Почте России». Вторая — фургон-морозильница с эвтектическим холодильным агрегатом на шасси Isuzu ELF 7.5 (NPR82) CNG с двигателем, работающим на компримированном природном газе.

Что касается автоматизации, то главным заявителем тренда на выставке стала компания Volvo Trucks, представив на всеобщее обозрение свою передовую разработку в области электрического автономного и подключенного транспорта Vera. Это своего рода демонстрация лидирующих позиций Volvo в инновационных технологиях транспортной отрасли ближайшего будущего.

И хотя на отечественных стендах подобные разработки



Урал C26.328P



Iveco Daily Van CNG





Hyundai HD78 CNG



Volvo Trucks Concept Vera

не присутствовали, это совершенно не означает, что их нет. И ГАЗ, и КАМАЗ в меру своих возможностей тестируют автономные транспортные средства на базе серийных грузовиков. В Нижнем Новгороде Фонд «Вольное Дело» и Горьковский автозавод даже проводят ежегодные соревнования автоматизированных транспортных средств «РобоКросс».

Ну и наконец, сервитизация. Новомодное слово, которое сразу и не выразишь. Суть этого термина проста: сопровождение автомобиля на всем его жизненном пути. Воплотить это начинание в жизнь должны сервисные контракты. Зарубежные компании применяют их в своей практике достаточно давно. Примерно треть всех сделок на новые импортные грузовики совершается именно на их основе.

Да что там говорить, новый тягач от КАМАЗа будет поставляться заказчиком только с сервисным контрактом. И это не только сокращение расходов на содержание дорогостоящей техники и планирование затрат, но и поддержание репутации бренда на должном уровне.

Самое время поговорить о новинках, представленных компаниями на своих стендах. Начну с тяжелых грузовиков, и прежде всего с КАМАЗа.

На выставке прошел премьерный показ седельных тягачей КАМАЗ-54901 с кабиной поколения К5, произведенной в сотрудничестве с компанией Daimler AG. О самой машине мы уже писали на страницах нашего журнала. Отметим лишь, что помимо седельных тягачей с колесной формулой 4x2 был представлен еще и тягач 6x2 — КАМАЗ-65659. Со слов Сергея Когогина, генерального директора КАМАЗа, семейство К5 в ближайшей перспективе должно стать главенствующим в производственной программе завода.

На стенде завода «Урал» показали дорожный самосвал С26.328 Р с кабиной над двигателем. Это своего рода реинкарнация модельного ряда «Урал-6367». На шасси установили практически ту же самую кабину с небольшими доработками. Насколько успешным окажется запуск данного направления, при жесточайшей



Volvo FH «Гравитация»

конкуренции на рынке в этом сегменте, покажет только время.

В обширной экспозиции Volvo Trucks нашлось место для модели Volvo FH с увеличенным размером кабины стандарта XXL. Ее объем стал на 600 литров больше в сравнении с изначальным аналогом Volvo FH, а спальная полка увеличилась на 13 см в длину и 25 см в ширину. Среди экспонатов выделялась модель Volvo FH в специальном исполнении «Гравитация».

Вообще, надо заметить, выпуск специальных и ограниченных серий становится все более попу-

Первый роботизированный тягач от Volvo Trucks — правда, пока только для закрытых портовых территорий

лярным. Только на стенде Renault Trucks таковых было целых три: для магистральных перевозок — седельный тягач серии T-High «Турмалин», для региональных и дальнемагистральных транспортных операций — тягач серии T «Карат», а также полноприводный четырехосный самосвал серии K 8x8 «Карбон».

Марка Hino планирует запустить свой завод в Подмосковье в конце следующего года, а в экспозиции она сделала упор на обновленную серию 500 FM, которую в России представляет 26-тонное шасси с колесной формулой 6x4 и высокой кабиной. Модель Hino 500 FM ориентирована на строительный сектор, логистические и транспортные компании, агропромышленный комплекс.

В среднетоннажном сегменте на рынок вышел полноприводный грузовик «Садко Next». Представитель нового поколения знаменитой линейки внедорожников марки ГАЗ сочетает отменную проходи-



Isuzu NMS85 4x4



Hino 500 FM 6x4



ГАЗель NN



Соболь Бизнес 4WD

мость с хорошей управляемостью, комфорт и расширенную функциональность с современными техническими решениями.

Марка Isuzu также озадачилась полным приводом, представив крюковой погрузчик (мультилифт) на шасси Isuzu NMS85, и вдобавок обозначила новый тренд — применение роботизированных коробок

передач на среднетоннажных грузовиках, в частности на эвакуаторе с двухэтажной платформой на шасси Isuzu ELF 9.5 (NQR90).

Hyundai Truck and Bus Rus вывела на российский рынок новый среднетоннажник Mighty. Универсальные грузовики Mighty разработаны для выполнения различных коммерческих задач, что и нашло отражение на стенде компании.

Несколько слов о LCV

О себе заявил ГАЗ, представив автомобиль нового поколения «ГАЗель NN». Отличительные особенности новинки — широкое применение систем помощи води-

телю и высокий уровень комфорта. Новая электронная архитектура, мощная интеллектуальная система, более 50 конструктивных и технологических изменений обеспечивают универсальность новой платформы, которая станет базой для развития модельного ряда автомобилей ГАЗ в наступающем десятилетии.

Поблизости стоял модернизированный внедорожник «Соболь 4x4», который отличался измененным внешним видом передней части кузова, модернизированным передним мостом со ШРУСами, новой раздаточной коробкой с увеличенным передаваемым моментом и управляемым электроприводом.

На стенде Mercedes-Benz Vans было представлено третье поколение Sprinter в различных ипостасях. К примеру, малотоннажный автомобиль с бортовой платформой и передним приводом. У этой модели погрузочная высота на 80 мм ниже, чем у его предшественника. Фургон Mercedes-Benz Sprinter Limited Edition учитывает локальные особенности эксплуатации. Его отличительные черты — специальное исполнение подвески для плохой дороги, усиленный передний мост и система стабилизации при боковом ветре в составе системы стабилизации Adaptive ESP.



Mercedes-Benz Sprinter для инкассации



Mercedes-Benz Sprinter изотермический фургон



Mercedes-Benz Sprinter Limited Edition

Результаты 19-й Церемонии награждения победителей конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России» (автор статьи — член жюри конкурса от журнала и сайта «Движок»)

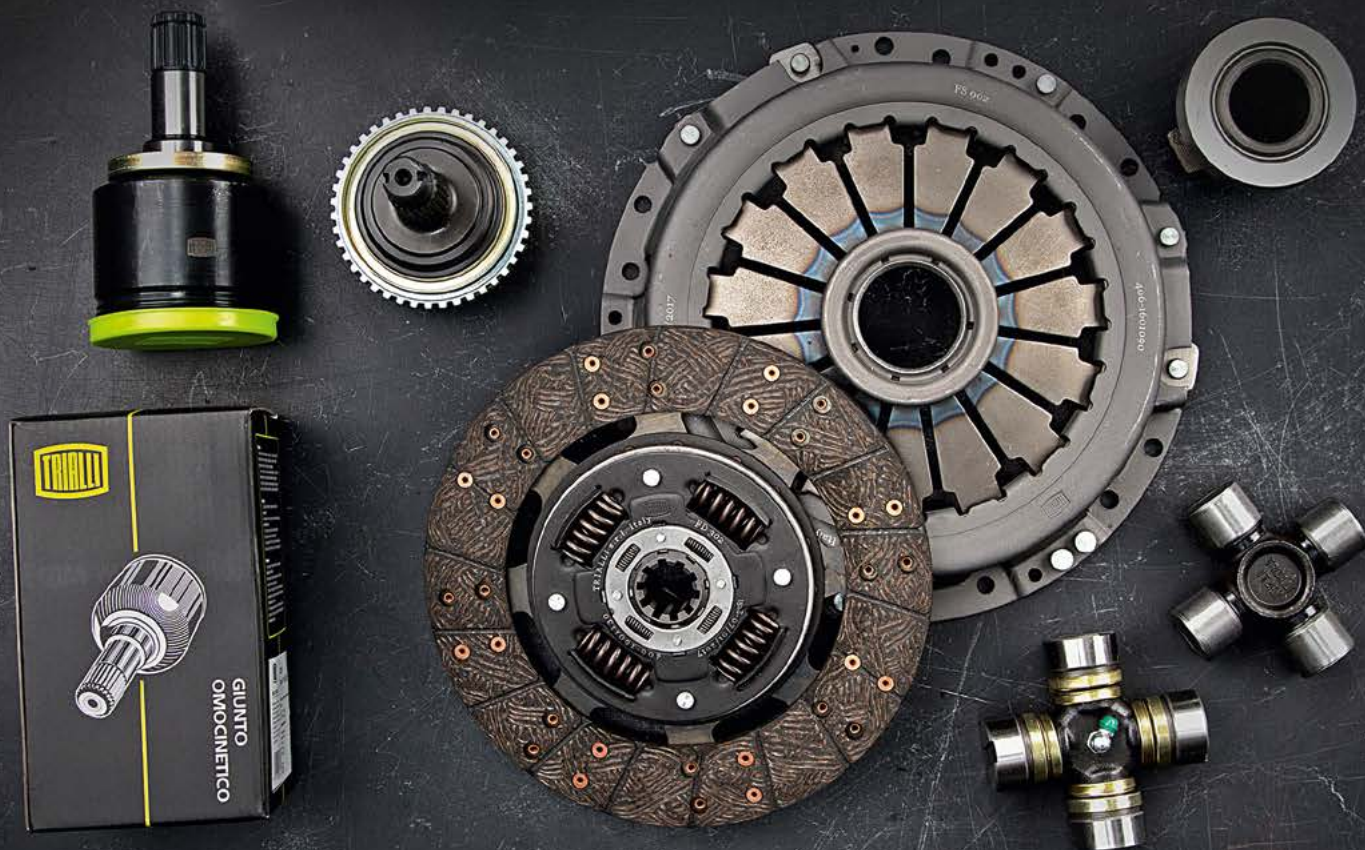
Итак, победителями стали:

- «Грузовик года» — Ford Trucks F-Max
- «Фургон/малотоннажник года» — Mercedes-Benz Sprinter
- «Прицеп/полуприцеп года» — Schmitz Cargobull S.KO Cool Smart, 16,8 м
- «Спецприз (За успехи в освоении российского рынка)» — ПАО «КАМАЗ»
- «Перспектива года» — «Садко Next»
- «Персона года» — Александр Зоря, коммерческий директор «Renault Trucks Россия»



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



100% контроль
качества



Высокая статическая
и динамическая
грузоподъемность



Усиленная конструкция



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



Расширенная гарантия
120 000 км пробега

WWW.TRIALLI.RU

Газ в приоритете

Премьера
и экспресс-тест
Scania CNG



Сергей Жуков

Компания «Скания-Русь» провела презентацию модельного ряда грузовиков, предназначенных для работы на газомоторном топливе. Местом для знакомства с техникой и тест-драйва традиционно был выбран Дмитровский автополигон.

Прежде чем ознакомиться с модельным рядом грузовиков Scania на газомоторном топливе, генеральный директор «Скания-Русь» Войцех Ровински назвал причины, по которым Scania уделяет столь пристальное внимание этому направлению, причем не столько на российском рынке, сколько в глобальном плане.

Итак. Российский рынок грузовиков сегодня переживает непростые времена: общее падение за первые 7 месяцев этого года составило 4,6%. Причем отечественные производители оказались в плюсе (по некоторым данным, +5,1%), а вот представители «большой семерки» — в большом минусе (–15%).

Вместе с тем при всех неблагоприятных факторах Scania, пожалуй, единственная из «большой

семерки», кому удалось даже нарастить свою долю на рынке. Пусть на один процент, но все же. Такому положению вещей способствовало понимание проблем рынка и четкая стратегия развития бренда в сложившихся обстоятельствах.

Помимо непростой экономической ситуации, вызванной разного рода причинами, на рынок грузовиков оказывает влияние неудержимый рост цен на топливо. Ни для кого не секрет, что в общей калькуляции затрат перевозчика расходы на топливо составляют порядка 30%. Именно поэтому

владельцы автопарков оказались в ситуации, когда учет затрат идет уже не на рубли, а на копейки.

Какие возможности имеются сегодня у транспортников для снижения расходов? Электричество, по всей вероятности, пока является и еще будет являться для нас отдаленной перспективой. Причем на данный момент непонятно, что это в большей степени — маркетинг или панацея, учитывая вопросы экологии.

Вместе с тем между электричеством и, к примеру,

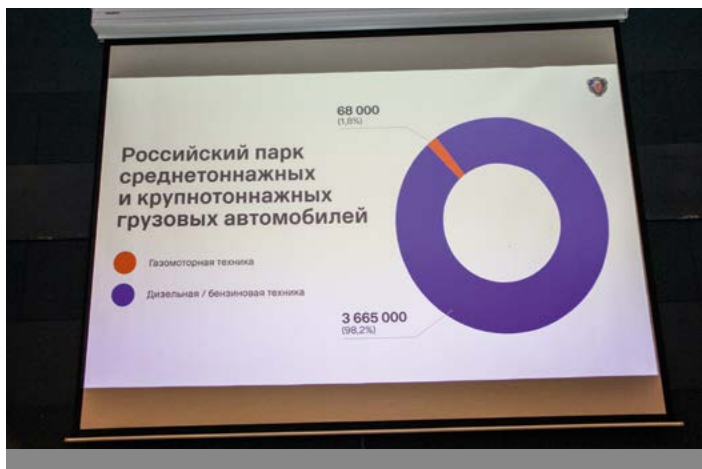
дизельным топливом находится природный газ, запасы которого в России составляют около 40% от мировых. Именно использование природного газа в качестве моторного топлива способно решить проблемы не только транспортников, но и экологии как в городах, так и в стране в целом.

Использование природного газа, по данным Scania, позволяет добиться снижения затрат на топливо до 50%, а выбросов CO₂ — на 15–90%.

К сожалению, в настоящее время в нашей стране компримированный природный газ используется в качестве газомоторного топлива лишь на 1,8% (68 тыс. ед.) парка грузовиков средней и большой грузоподъемности. Для сравнения, в таких странах, как Китай, Иран, Индия, Пакистан, Аргентина и Италия, количество автомобилей на газомоторном топливе исчисляется миллионами.

Справедливости ради стоит сказать, что мы уже пережили один «газовый бум». Правда, это





время газовые двигатели будут соответствовать нормам Евро-6. Перескочив через Евро-5 на этом направлении, компания убила двух зайцев: добилась реальной экономии топлива и экологических показателей по выбросам, превышающих нормы Евро-6. Причем компания в равной степени готова использовать в своих моторах как сжатый, так и сжиженный природный газ, а также биогаз. Применение λ-зонда позволяет подстраиваться под конкретный вид топлива.

Что касается структуры европейских и российских автопарков, использующих газ в качестве газомоторного топлива, то между ними есть отличия. На Западе доминирует коммунальная техника, в частности мусоровозы, у нас — седельные тягачи для региональных перевозок.

В настоящий момент на российском рынке есть все предпосылки для ускоренного развития газомоторного направления. В частности, подготовлены инициа-

тивы («Скания-Русь» принимает активное участие в их формировании) по предоставлению скидок на транспортный налог, а также льготному тарифу на «Платон».

Незаметно мы подошли к тому, что предлагает Scania в качестве газомоторной техники на российском рынке. Это достаточно обширный модельный ряд, включающий шасси с колесными формулами 4x2, 6x2, 6x4, 8x4 и даже tridem; седельные тягачи с колесными формулами 4x2, 6x2 и 6x4, предназначенные как для региональных перевозок, так и для работы в коммунальном и строительном секторе.

На машины устанавливаются 9- и 13-литровые газовые моторы, которые на 70% унифицированы с дизельными силовыми агрегатами. Их отличительные особенности — наличие иной головки блока, системы газового питания, зажигания, специальных поршневых колец и блока управления системой зажигания.

В данных двигателях в 1,5–2 раза меньше степень сжатия, отсутствуют ударные нагрузки (искровое зажигание), отсюда меньшая вибронегативность. Ко всему прочему, газ не содержит серы, что благотворным образом сказывается на сроке службы масла. Есть и еще один положительный фактор — газозавозная смесь не смывает масляную пленку со стенок цилиндров. Все это, вместе взятое, позволяет производителю заявить об увеличении ресурса газовых моторов в 1,5 раза по отношению к дизелю.

Девятилитровые моторы поставляются мощностью 280 и 340 л.с. Первый удачно

было в советский период. Однако со временем мы не только растеряли накопленный опыт, но удачно «выкосили» имеющиеся на тот момент газозаправочные станции. Сейчас же нам это аукнулось и доставляет серьезную головную боль на пути газификации автопарков.

К примеру, в Польше (а протяженность этой страны — 600 на 600 км) насчитывается более 6 тыс. газозаправочных станций. У нас же на данный момент их всего около 500.

Для себя же Scania решила, что все выпускаемые в настоящее





сочетается с мусоровозной техникой, второй устанавливается на грузовики и тягачи, занятые на региональных перевозках; 13-литровый мотор мощностью 410 л.с., по заявлению специалистов Scania, входит в тройку самых мощных газовых моторов, серийно устанавливаемых на грузовики.

Конечно, есть и небольшие потери — до 7% в крутящем моменте из-за более низкого КПД газового двигателя на 13-литровом моторе. Однако они с лихвой компенсируются грамотным подбором техники для конкретных условий эксплуатации, в чем весьма преуспели специалисты «Скания-Русь».

Другой негативный момент — то, что газовый двигатель нельзя поставить на S-серию. Высота газового силового агрегата выше дизельного. Здесь действуют свои ограничения. Поэтому 9-литровый мотор доступен с кабинами P и G-серии, 13-литровый — G и R-серии.

Все грузовики с газовыми моторами оснащаются роботизированными коробками передач Opticruise и ретардерами. Моторный тормоз не устанавливается по причине особым образом протекающего процесса сгорания при низкой степени сжатия.

Газовые баллоны исключительно металлические. Есть короткие (95 л) и длинные (118 л). По большей части машины заказывают только с длинными. Полная заправка — 190 куб. м. Этого хватает приблизительно на 500 км.

За счет баллонов грузовик утяжеляется на 500 кг. Несмотря на то что собственная масса имеет значение, применительно к газовым машинам она невели-

руется существенной экономией на топливе.

Считаем выгоду

В качестве иллюстрации к экономии топлива руководителем направления продаж техники на газомоторном топливе «Скания-Русь» Иваном Папазовым были предоставлены следующие данные.

При перевозке молочной продукции автопоездом в составе седельного тягача Scania R410 CNG 4x2 и полуприцепа-рефрижератора на маршруте Москва — Санкт-Петербург при пробеге 6199 км, средней массе автопоезда 29 тонн и расходе газа 38,4 куб. м на 100 км экономия по сравнению

с аналогичным дизельным вариантом с одного километра пробега составила 6,87 рубля.

В варианте перевозки дизельного топлива автопоездом в составе седельного тягача Scania G340 CNG 4x2 и полуприцепа-цистерны по маршруту Самарская область — Ульяновская область при среднегодовом пробеге 260 тыс. км 11 машин, средней массе автопоезда 32 тонны и расходе газа 45 куб. м на 100 км экономия по сравнению с аналогичным дизельным вариантом с одного километра пробега составила 8,81 рубля. Это соответствует годовой экономии более 25 млн рублей.

Как говорят, аппетит приходит во время еды. Перевозчик решил расширить парк газовых машин, а заодно обзавестись собственной газовой заправкой. Попутно ему было предложено приобрести часть машин увеличенной мощности, учитывая характер перевозок и рельеф местности. Если все это сложится, то можно рассчитывать на еще более существенную экономию — свыше 57 млн рублей. На это будет работать более интенсивная эксплуатация парка (пробег до 300 тыс. км) и более низкая стоимость газа с собственной заправки.

На данный момент среднегодовой пробег газовых машин Scania составляет порядка 180 тыс. км при среднем расходе газа 38 куб. м. Для сравнения, аналогичный дизельный грузовик пробегает в год в среднем 140 тыс. км при среднем расходе 30,9 литра на 100 км. Разница в пробеге объясняется большей стоимостью газовой машины и, чтобы ее «отбить», большей интенсивностью эксплуатации.

Конечно, есть и передовики производства. Так, максимальные значения для дизельных машин составляют порядка 400 тыс. км, для газовых — 300–320 тыс. км. В качестве одного из таких образчиков в статической экспозиции

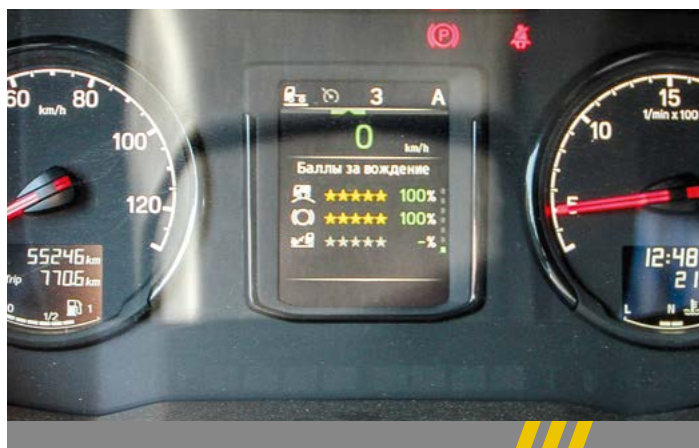
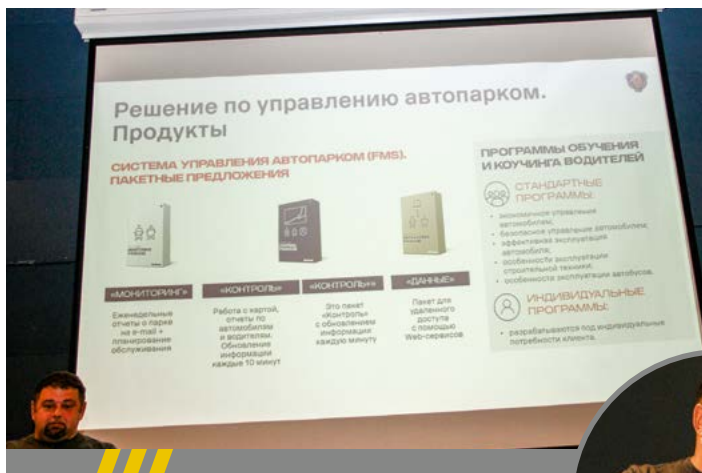


Таблица 1

	Расход на 100 км	Стоимость	Затраты на 100 км	Разница с 1 км пробега
Дизельный а/м	30 л	45 руб.	1350 руб.	6,78 руб. в пользу газового автомобиля
Газовый а/м	38,4 м³	17,5 руб.	672 руб.	

Таблица 3

	Расход на 100 км	Стоимость	Затраты на 100 км	Разница с 1 км пробега
Дизельный а/м	34 л	45 руб.	1575 руб.	11,25 руб. в пользу газового автомобиля
Газовый а/м	45 м³	10 руб.	450 руб.	



была представлена машина, занятая на дистрибуции, с пробегом аж 700 тыс. км.

На газовых машинах смена масла осуществляется через каждые 60 тыс. км пробега, однако с недавних пор Scania исповедует принцип «по потребности», когда необходимость замены масла определяется исходя из реальных условий эксплуатации.

Если же сравнивать периодичность ТО для дизельных и газовых машин, то тут лучше перейти на нормо-часы, затраченные в течение года. Так вот они оказываются практически одинаковыми.

Еще немного цифр, предоставленных специалистами Scania. Газовый грузовик «отбивается» после пробега 200–250 тыс. км. Это приблизительно 1,4–1,5 года. Но поскольку 95% всех машин приобретается в лизинг, то более корректно было бы сравнивать ежемесячные платежи.

Собственная газовая заправка становится рентабельной при парке свыше 11–12 машин. При этом срок окупаемости заправочного комплекса может составить 2,5–3 года. Что это дает, наглядно проиллюстрировано в Таблице 3.

Тестируем

Ну и в завершение презентации нам была предоставлена возможность проехаться на газовых машинах по дорогам Дмитровского автополигона. Поскольку они профилированы, то это должно было создать некую иллюзию реальных условий эксплуатации. Но увы и ах: гонять пустой грузовик — дело бесперспективное.

На тест были предложены три тягача с колесной формулой

4x2 и только один с пустой фурой, тягач 6x4, мусоровоз 6x2 и крюковой погрузчик 6x4.

Спору нет, всеми была отмечена тихая работа силовых агрегатов. Если в цифрах, то по предоставленным нам данным это 70 дБ (А) против 82 дБ (А) у дизельных машин. Но вот тяговые возможности оценить

практически не представлялось возможным. Хотя как-то в картину «реальной эксплуатации» вписывался лишь мусоровоз за счет массы надстройки.

Проехав на «голове» и оценив образовавшийся в кабине комфорт, мы тут же пересели на сцепку, хотя и пустую, — совершенно иные ощущения, причем в лучшую

сторону. А если бы она еще была и загружена...

Вместе с тем был получен совершенно иной опыт вождения благодаря усилиям менеджера по обучению водителей «Скания-Русь» Алексея Олина. Грамотное управление всевозможными функциями современного грузовика — залог низкого расхода топлива. Это, в частности, использование ретардера в различных режимах и прогнозирование действий на дороге со сложным рельефом. Вроде бы нехитрые вещи, но в некоторых компаниях экономия топлива оценивается рублем, а это может стать хорошей прибавкой к зарплате.

Благодаря встроенной функции оценки водительского мастерства удалось добиться 100-процентных показателей по ряду параметров. Конечно, не всегда все проходило гладко, но тем не менее несколько раз кряду высвечивались заветные 100%. А чтобы понять, что это не фикция, приведем только один пример. Единственное перестраховочное нажатие педали тормоза — и на дисплее вы получите 85%.

Как утверждает Алексей Олин, настоящий профессионал не может опускаться ниже этого показателя. Сразу замечу, к профи-драйверам себя отнести не могу, просто умею управляться с грузовиком, а лучшие из водителей-профессионалов держатся на отметке 96–98%.

Таким оказалось наше знакомство с газовыми грузовиками Scania. Будем надеяться, не последнее.



Mio — на выставке MIMS 2019

Приехал на выставку MIMS 2019 и известный производитель автомобильных гаджетов, который представил несколько новинок. Первая из них — развитие серии регистраторов MiVue J60 - модель J86. Форм-фактор остался тот же, однако внутрь добавлен новый сенсор, а также поддержка второй камеры.

Комбоустройства бренд Mio начал продавать только в марте, но уже сейчас компании удалось выйти на уровень в 1,5 тыс. проданных экземпляров в месяц, что для новичка в сегменте хороший результат. На выставку производитель привез устройства с новым сенсором Sony, которые отличаются гораздо лучшей ночной съемкой. Устройства оснащены сигнатурной радарной частью с рупорной антенной. Из новинок — появление оповещения об «Автодории». Далее в компании планируют дорабатывать прошивку, чтобы контролировать среднюю скорость на участке.

Также на стенде компании было представлено много новых видеорегистраторов с 4G. Устройства настроены таким образом, что видео можно просматривать через приложение. Кроме того, можно подключить к приложению несколько гаджетов, что весьма удобно для коммерческих автопарков. В Mio также видят спрос корпоративных клиентов на регистраторы со скрытой системой установки карт памяти.

Едва ли не самой главной новинкой Mio стал прототип нового регистратора, который даже еще не имеет названия для России. У устройства с номером платформы 826 нет присоски — оно крепится с помощью 3М-скотча и может вращаться по вертикали на 360 градусов. Также на стенде были представлены камеры заднего вида A40 и A50, способные снимать с помощью инфракрасной светодиодной подсветки, что улучшает качество ночной съемки ■

Алексей Степанов, руководитель отдела продаж Mio в России



Airline начал выпускать клей и герметики

Компания Airline объявила о начале выпуска новой линейки товаров. Ассортимент автоаксессуаров марки пополнился различными видами клея и герметиков-фиксаторов.

Новые товары, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для неразъемного соединения (склеивания) различных материалов за счет адгезии (прилипания). Склеивание обусловлено образованием прочной адгезионной связи между прослойкой клея и материалами соединяемых поверхностей.

В новую линейку входят четыре вида клея: эпоксидный двухкомпонентный пластилинообразный (так называемая «холодная сварка»), эпоксидный двухкомпонентный пастообразный, анаэробные герметики-фиксаторы резьбы и клей специального назначения.

С помощью товаров из новой линейки можно решить целый ряд задач, в частности таких, как прочное склеивание, ремонт деталей и узлов, герметизации соединений и емкостей, восстановление утраченных фрагментов изделий из черных и цветных металлов, пластмасс, керамики, дерева в различных комбинациях, а также фиксация резьбовых и вал-втулочных соединений, исключив их самопроизвольное раскручивание и разъединение.

Диапазон цен на клей и герметики Airline — от 60 до 155 рублей ■



Skoda создала свой вариант «Алисы» и Siri

Компания Skoda оснастила модели Kamiq и Scala новой системой Laura, выполняющей функции управляемого голосом цифрового помощника.

Цифровой ассистент доступен на автомобилях, оборудованных информационно-развлекательной системой Amudsen, уточняет пресс-служба Skoda Auto. Laura подключается к интернету за счет бортовой карты eSIM и активируется при помощи фразы «Окей, Лаура».

Компьютер понимает шесть языков: английский, французский, немецкий, испанский, итальянский и чешский.

Laura «умеет» переключать музыкальные дорожки, регулировать громкость звука мультимедиа, записывать под диктовку тексты для SMS и выполнять ряд других функций. Водитель может давать системе новую команду, не дожидаясь ответа по предыдущей, что существенно ускоряет время отклика ассистента, отмечают в компании.

В планах Skoda — дальнейшее усовершенствование системы, расширение ее функционала, а также оснащение новым ассистентом других моделей марки ■



Airline — на выставке MIMS 2019



Директор по маркетингу Airline
Евгений Лабачевский



Традиционно широкая экспозиция была представлена на стенде производителя автоаксессуаров Airline. Компания показала много новинок, в числе предпусковые подогреватели ДВС, LED-лампы, ортопедические подушки, электрику для фаркопа и многое другое.

По словам представителей бренда, расширение ассортимента — не такая сложная задача, как развитие качества продукции и представленности на рынке. Именно эти направления сейчас стоят на повестке дня.

Как отмечают специалисты Airline, рынок аксессуаров отличается от рынка запчастей тем, что его продуктовое предложение состоит из товаров первой необходимости, например компрессоров, — на такие вещи спрос стабилен, а также товарных групп необязательного потребления. Продавать последние гораздо сложнее, требуется постоянно меняться и менять ассортиментную матрицу, исходя из реалий рынка и модных тенденций.

Если брать за основу поведение потребителей, то прямого перехода в лоу-кост в Airline не видят. «Часть населения берет самое дешевое, другая часть вообще не задумывается о стоимости. Основная же масса хочет за небольшую доплату получить расширенный набор функций. Например, чтобы в том же компрессоре за дополнительные сто рублей были и насадки, и сумка, и мощность побольше и т. д.», — подытожил директор по маркетингу Airline Евгений Лабачевский ■



удобный интернет-магазин
для вашего бизнеса

КУПИ
ЛЮБЫЕ ТОВАРЫ
на 50 000 руб.

И НЕ ПЛАТИ
за доставку



8 800 700-25-85

Автозапчасти и аксессуары
от производителя

CARVILLESHOP.RU

Васильев завоевал бронзу в Иордании



На седьмом этапе Кубка мира по бахам, который прошел в Иордании, российский спортсмен Владимир Васильев финишировал третьим.

Победителем по итогам трехдневной гонки стал польский пилот Якуб Пшигоньски. Васильев уступил вторую позицию аргентинскому гонщику Орландо Терранове, который прибыл на финиш всего на полторы минуты быстрее российского экипажа. Все три лидера этапа пилотировали автомобили Mini All4 Racing.

«Потеряли время, пробив колесо. Стали третьими, но сегодняшний спецучасток не был легким, и навигация была довольно хитрой. Мы не блуждали, но эта гонка была непростой. Теперь будем готовиться к финальному этапу в Португалии», — рассказал Владимир Васильев.

Несмотря на то что Орландо Терранове удалось обойти Владимира Васильева, российский спортсмен все же сохраняет лидерство в Кубке мира, имея преимущество в одно очко перед аргентинцем.

Напомним, что победитель Кубка мира по бахам сезона 2019 года станет известен на Baja Portalegre, которая состоится 24–26 октября в Португалии ■

Лукьянюка и Арнаутова подвела электроника

Российские спортсмены Алексей Лукьянюк и Алексей Арнаут досрочно завершили седьмой этап чемпионата Европы по ралли — 2019 на Кипре из-за сбоя в электронике.

Техника вынудила экипаж остановиться за километр до финишного створа на 10-м спецучастке ралли: проблема заключалась в пропавшем давлении в топливной системе. Прежде чем сойти с дистанции, Алексей Лукьянюк уверенно удерживал вторую позицию в гонке.

«В субботу было шесть спецучастков, и мы старались следовать нашей тактике. В довольно комфортном режиме без особого риска мы проехали первый день, но воскресенье оказалось не столь прекрасным. Спецучастки были очень интересными с точки зрения пилотирования — много поворотов, шпилек, все это в горах, и это постоянно держит тебя в напряжении и концентрации», — рассказал Алексей Арнаут.

В результате победителем седьмого этапа стал катарец Насер Аль-Аттия. Завершающий этап сезона состоится в Венгрии. В числе лидеров серии — британец Крис Ингрэм, а также россиянин Алексей Лукьянюк и польский спортсмен Лукаш Хабай.

Напомним, что Лукьянюк и Арнауты выступают в нынешнем сезоне на автомобиле Citroen C3 R5 ■



«КАМАЗ-мастер» объявил состав пилотов на «Дакар-2020»

редактор рубрики
Роман Зубко



На состоявшейся в Набережных Челнах пресс-конференции были объявлены имена пилотов команды «КАМАЗ-мастер», которые примут участие в ралли «Дакар-2020».

На этот раз команда «КАМАЗ-мастер» выставит на гонку четыре спортивных грузовика КАМАЗ-43509, которые уже участвовали в марафоне «Дакар» в Перу и в ралли «Шелковый путь: Россия — Монголия — Китай».

За победу на «Дакаре-2020» будут бороться действующий чемпион ралли Эдуард Николаев, победитель «Шелкового пути — 2019» Антон Шибалов, а также победитель ралли «Дакар-2014» Андрей Каргин и трехкратный победитель «Шелкового пути» Дмитрий Сотников. Что касается полных составов экипажей, то, как рассказал руководитель команды Владимир Чагин, они будут сформированы после октябрьских тестов в Казахстане.

В рамках подготовки автомобилей к гонкам, по словам В. Чагина, была проведена работа над оптимизацией рабочих процессов двигателя, также были доработаны магистрали и элементы впускной и выпускной систем.

На «Дакаре-2020» перед командой будет стоять непростая задача, так как ралли-марафон поменяет дислокацию. После 10 лет на маршрутах Южной Америки гонка как минимум на пять лет «переехала» в Саудовскую Аравию.

«Дакар переезжает на новый континент, все мы в ожидании, что же нас ждет впереди. Скорее всего, гонка будет „колесная“, нужно будет запастись шинами. Когда на дороге острые камни, то это определенная скорость, определенный темп. Мы не знаем, что нас ждет, но будем готовиться к самому тяжелому, самому интересному маршруту», — прокомментировал планы команды на гонку Эдуард Николаев.

В 2020 году «Дакар» стартует 5 января с побережья Красного моря, из Джедды. Затем 11 января участники проведут день отдыха в столице королевства Эр-Рияде, а финиш гонки состоится 17 января в Киддии ■



G-Drive Racing упрочила лидерство в чемпионате

По итогам предпоследнего этапа «Европейской серии Ле-Ман», который прошел в Бельгии, команда G-Drive Racing сумела увеличить преимущество перед ближайшими соперниками в общем зачете.

На трассу Спа-Франкоршам команда G-Drive Racing приехала лидером генеральной классификации ELMS, опережая главных конкурентов на девять очков. Экипажу № 26 в составе Романа Русинова, Жан-Эрика Верня и Йоба ван Эйтерта на прототипе Aurus 01 удалось приблизиться к заветному титулу.

Гонку в Спа российская команда начинала с пятой позиции. Пилотам за рулем Aurus удалось избежать ошибок и вылетов с трассы, но все равно G-Drive Racing пришлось менять тактику по ходу гонки.

После первого часа экипаж № 26 откатился за пределы первой десятки, но затем российская команда начала отыгрывать позиции и в итоге финишировала на пороге призовой тройки. Однако своих главных соперников по борьбе за титул гонщикам G-Drive Racing удалось опередить.

Благодаря четвертому месту в Спа перед финальным этапом сезона ELMS превосходство российской команды увеличилось до 13 очков. «Главную задачу мы выполнили, набрав важные очки и сумев увеличить наше преимущество в общем зачете. На финальном этапе приложим все силы, чтобы пятый год подряд завершить гоночный сезон с чемпионским званием», — отметил Роман Русинов, пилот и менеджер команды G-Drive Racing.

Шестой и заключительный этап «Европейской серии Ле-Ман» пройдет в португальском Портимане 27 октября ■



Привыкли к более корректной борьбе



Вадим Аскаров

В этом году гоночный коллектив из Санкт-Петербурга впервые полноценно выступил в топовом классе «Туринг» РСКГ и сразу не просто навязал борьбу признанным лидерам российского автоспорта, а боролся до самой последней гонки за чемпионский титул в личном зачете пилотов. Как «молодая» команда сумела немедленно достичь таких результатов и с какими трудностями столкнулась в течение сезона, журналу «Движок» рассказал директор спортивной гоночной команды Carville Racing Владимир Воронов.

В прошлом году команда триумфально закончила сезон, взяв титул в личном зачете класса «Туринг-лайт» благодаря усилиям Григория Бурлуцкого и завоевав командное чемпионство в упорной борьбе с командой «Подмосковье Моторспорт». В конце сезона Григорий даже выступил в нескольких гонках класса «Туринг», чтобы почувствовать ритм борьбы сильнейшего зачета гоночной серии.

Новый сезон начался с гонки на трассе «Крепость Грозная», где Григорий Бурлуцкий сразу же показал, что готов к борьбе в самом быстром зачете РСКГ.

Новый Volkswagen Golf 7 GTi TCR SEQ с рабочим объемом двигателя 2000 куб. см и мощностью 350 л.с. на протяжении всей первой гонки боролся за вход в первую пятерку и на финише сумел отбить атаки действующего чемпиона серии Брагина. Во второй гонке первого этапа все-таки сказалась нехватка опыта, и в борьбе на границе очковой зоны Григорий Бурлуцкий сошел с дистанции.



Директор спортивной гоночной команды Carville Racing Владимир Воронов

«Григорий уже получил небольшой опыт в прошлом году, хоть и проехал всего-то три-четыре этапа. Однако там была другая машина — Seat Leon с коробкой DSG. Несмотря на другие скорости и уровень пилотов, сложностей не было. Да, были проблемы с контактной борьбой, и Григорию было непривычно, так как он привык к более корректной борьбе, чем остальные. Зато он стал гораздо больше работать с инженерами и механиками, что также положительно сказалось на результатах гонки», — описал начало сезона Владимир Воронов.

Вторая гонка сезона ознаменовалась важным событием в истории Carville Racing — в команду



Carville Racing о прошедшем сезоне в РСКГ

пришел еще один талантливый пилот Клим Гаврилов.

Он выиграл первую гонку на «Нижегородском кольце». В воскресном заезде уже Григорий Бурлуцкий показал класс и принес очки команде, финишировав на четвертой позиции.

«Клим с отцом перешли к нам потому, что им понравилась атмосфера в нашей команде. До этого они были в „Лукойле“ — там им было некомфортно, так как Клим — молодой парень, а средний возраст механиков и инженеров в „Лукойле“ — за 45. У нас же средний возраст — до 30 лет, и, естественно, в таком коллективе молодому пилоту гораздо удобнее выступать», — прокомментировал переход гонщика в Carville Racing Владимир Воронов.

Третий этап в Смоленске также подтвердил правильность выбранного командой курса. В первой гонке пилоты Carville Racing финишировали друг за другом на 3-м и 4-м месте, а в воскресном заезде Климу удалось закончить гонку на 5-м месте. Гонка ознаменовала окончательную адаптацию Гаврилова к новой команде, а также полную адаптацию самой команды к новым техническим вызовам класса «Туринг».

«С техникой по ходу сезона проблем не было. У Григория новая машина, а у Клим — практически новая. Конечно, были столкновения на трассе, но это проблемы гонщиков, тем более

Несмотря на то что Григорий Бурлуцкий получил в свои руки новую машину, он довольно быстро сумел адаптироваться к ритму гонок класса «Туринг»



Клим Гаврилов сразу же доказал, что его приглашение — правильный шаг руководства

что это все-таки спорт. По технике особых проблем не было. Конечно, ломались ШРУСы и приводные валы, но они выходили из строя только на тренировках. В итоге мы приняли решение перед каждой гонкой ставить новый комплект приводов. Важно отметить, что если ты ставишь на максимальный результат, то нужно ездить на новой машине. Была бы у Клим машина „возрастная“, он был бы позиции на три ниже. Новая машина — немаловажный залог результата», — говорит директор петербургского коллектива.

Четвертый этап в Казани вновь стал бенефисом Audi RS 3 LMS SEQ, который уверенно выиграл первую гонку. Вторая гонка этапа закончилась 7-м местом для Гаврилова.

Хорошо подготовленные автомобили — залог успешного выступления гонщиков Carville Racing

«Клим показывает высокий результат, но, наверно, его максимум еще не достигнут. Хотя он и едет на пределе, результат еще может повыситься. В становлении и развитии ему сильно помогает его отец, который работает не только как спонсор, но и как инженер. Он также доволен работой с нашим дружным коллективом», — оценил потенциал Гаврилова директор гоночной команды.

На пятом этапе «выстрелили» оба пилота Carville Racing. В пер-

вой гонке Клим пришел первым к финишу, а во второй сессии стал четвертым, но сразу за автомобилем Бурлуцкого.

«Григорий отлично работал на результат и показал, что умеет сдерживать эмоции в нужный момент. Командная стратегия получилось немножко рваная, так как Клим присоединился к нам только со второго этапа и только в последней части сезона было что-то похожее на командную игру. Стратегию мы использовали

на 3-м месте, причем впереди лидера сезона Дмитрия Брагина, но позади Ладыгина, который благодаря командной тактике пилотов Lada Vesta финишировал первым.

Последний этап в Сочи стал не самым успешным для Гаврилова, который в первой гонке финишировал четвертым за тройкой пилотов «Лукойла», а во второй и вовсе пришел на финиш в конце пелотона. Зато Григорий Бурлуцкий после 6-го места в субботу финишировал вторым в воскресенье, сразу за машиной оформившего чемпионство Дмитрия Брагина.

Каков итог?

Владимир Воронов оценивает сезон-2019 для Григория Бурлуцкого положительно: «Григорий прогрессировал весь сезон, и мы удовлетворены его результатом. Особенно в некоторых гонках, когда он делал резкие обгоны и хорошо стартовал. Григорий четко выполнял командные задачи и в целом хорошо держался, хоть и не все шло по задуманному плану. В целом мы на своем месте, хоть и должны были быть на второй строчке в личном зачете, если бы не спорный штраф. Изначально план на сезон был — выставить на старт три машины, тогда бы команда была полноценной. Но все сложилось так, как должно было. Мы считаем, что сезон завершился удовлетворительно».



только на последнем этапе, а также в Мячково. На ADM Raceway, в принципе, у нас получилась лучшая гонка, где и Клим для нас хорошо сыграл, и Григорий смог прикрыть позиции», — отмечает успех во взаимодействии команды Владимир Воронов.

С шестого этапа на Moscow Raceway началась кульминация борьбы Клим Гаврилова за чемпионский титул. Первая гонка завершилась для него только на 6-м месте позади главных конкурентов Брагина и Ладыгина. Зато во второй Климу удалось финишировать





РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА



Движок

про автомобили в деталях

Журнал распространяется через ведущих продавцов автокомпонентов и охватывает 40 городов распространения от Калининграда до Владивостока, а именно:

Москва • Санкт-Петербург • Владивосток • Хабаровск • Ижевск
Пермь • Оренбург • Уфа • Казань • Самара • Нижний Новгород
Самара • Тольятти • В. Новгород • Мурманск • Череповец
Петрозаводск • Псков • Тихвин • Вологда • Ленинградская обл.
Новосибирск • Барнаул • Иркутск • Красноярск • Барнаул • Омск
Челябинск • Екатеринбург • Тюмень • Московская область •
Белгород • Тверь • Липецк • Воронеж • Курск • Ярославль
Кострома • Ростов-на-Дону • Краснодар • Пятигорск • Усть-Каменогорск

Среди наших партнеров:



FORUM-AUTO
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ
АВТОЗАПЧАСТЕЙ



И ещё более 30 дистрибьюторов.

Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!



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, исключающей 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.

www.luzar.ru



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ
**АМОРТИЗАТОРЫ
TRIALLI**

ПРОВЕРЕНО МЕХАНИКАМИ

ДОКАЗАНО ИНЖЕНЕРАМИ



Детали рулевого управления и подвески TRIALLI — это результат продуманной работы отечественных инженеров и обязательного альфа и бета-тестирования командой механиков.

Такая схема гарантирует исключительную надежность автодеталей TRIALLI.



100% контроль
качества



Специальное
масло



Высокая
химическая и
термическая
стойкость



больше информации о деталях на сайте

WWW.TRIALLI.RU