



ОКТАБРЬ 2020 • #89

Движок

про автомобили в деталях

БЕНЗИН
С ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ

Все нюансы
ремонта
гибридных
автомобилей

30

16

Встречаем
обновленные

NISSAN Qashqai
X-Trail

ТЕСТ
ДРАЙВ

34
38
42

Смотрите
серию статей
на страницах

Зимние
ШИНЫ

Обзор 2020 / 2021



50

Несостоявшийся
«Ганновер-2020»,
или Переход
в виртуальный мир



8

Завод Hyundai Motor
в Петербурге

60

VI этап РСКГ

10 лет работы.
Итоги и перспективы

Первая победа Сидорковой
и досрочный титул Шешенина

РАДИАТОР КОНДИЦИОНЕРА LUZAR

МОЖНО ПОДОБРАТЬ НА



АКТУАЛЬНОГО ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ

ПРОВЕРЬ НА [LUZAR.RU](https://luzar.ru) 🔍

Детали системы кондиционирования LUZAR обеспечивают высокую эффективность работы климатической установки и создают комфортную атмосферу в вашем автомобиле



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Гарантия
2 года



LUZAR

детали системы охлаждения

Рекомендуем использовать
высокоэффективные охлаждающие
жидкости Carville Racing



ИЗЫСКАННЫЕ АРОМАТЫ

для автомобиля и интерьера



Парфюмерные композиции
на основе мировых брендов



Лимитированная коллекция



Стойкие ароматы

Выбирайте на сайте **AIRLINE.SU**

AIRLINE
АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ



Борьба с нарушителями ПДД: КНУТ БЕДНЫМ, ПРЯНИК БОГАТЫМ

Очередное предложение законодателей (на этот раз петербургских) по изменению правил дорожного движения вызвало неоднозначную реакцию экспертов отрасли. На первый взгляд инициатива жестче наказывать нарушителей правил парковки во дворах актуальна и необходима, с другой — форма борьбы не имеет отношения ни к сути проблемы, ни к ее эффективному решению.

Итак, в основе законопроекта посыл вроде бы самый что ни на есть положительный — наконец-то наказать дворовых автохамов, не уважающих ни своих соседей-автомобилистов, ни пешеходов. Метод наказания — введение солидных штрафов за перегораживание внутриквартальных проездов, пешеходных дорожек, проходов к зданиям и входов в них, а также за парковку на газонах. И, казалось бы, можно двумя руками голосовать за, если не начать анализировать предложение петербургских законодателей.

Первый вопрос, который возникает: а как вы собираетесь контролировать исполнение закона? В Санкт-Петербурге с населением около 6 млн человек тысячи, если не десятки тысяч дворов, в которых каждый день с нарушением паркуются автомобили. То есть масштаб проблемы колоссальный, и на него точно не хватит ресурсов полиции. Если же подразумевается какой-либо автоматический метод фиксации нарушений, например с помощью камер, то возникает

второй вопрос: а кто за эти камеры заплатит, ведь их количество столь же сложно представить? Система «Народный инспектор» оказалась сырой и давно находится «на паузе», а единственной реальной возможностью контроля видится проведение рейдов ГИБДД, что, учитывая глобальность проблемы, — капля в море.

Третий вопрос чисто технический: а что, например, считать перегораживанием проезда или прохода? Если через заставленный двор может проехать, допустим, «Лада» и не может УАЗ — это считается перегораживанием? А если может УАЗ, но не может «ГАЗель» — это перегораживание? Тот же вопрос к перегораживанию, скажем, мусорных зон: на каком расстоянии от них перегораживание считается нарушением, а на каком — нет? По идее, должна быть обозначена зона, на которой парковаться нельзя или нельзя пересекать ее частями автомобиля. А это значит, что в тысячах петербургских дворов управляющие компании должны нарисовать разметку, что тут же будет включено в квитанции услуг ЖКХ, причем даже тех жильцов, у кого машины нет.

Но все это мелочи по сравнению с четвертым вопросом о сути проблемы: откуда вообще взялось такое количество нарушений правил парковки во дворах? И ответ очень простой: из-за катастрофической нехватки этих самых мест парковки и полного отсутствия внятной градостроительной политики по этому вопросу.

На сегодняшний день все это почти полностью отдано на откуп строительным компаниям, которые думают не о том, как на выделенной земле создать максимально комфортное и удобное жилье, а о том, как на одном пятачке поставить максимальное количество тысячеквартирных «человеко-ков», чтобы получить максимальную прибыль. А уж как там будут парковаться и въезжать-выезжать жильцы — плевать, это их проблемы.

Отговорка о том, что застройщики рядом с новыми районами возводят паркинги, — разговор в пользу бедных. Стоимость такого машино-места порой составляет треть от цены квартиры, так что позволить себе комфортную парковку подобного уровня могут только обеспеченные жильцы.

В результате получается, что здравая идея наказывать парковочных автохамов своими корнями уходит в поощрение классового неравенства. Вместо того чтобы обязать строительные компании рассчитывать места для парковки жильцов новостроек исходя из реального количества машин, выигравшими от нового закона сделают богатых владельцев квартир с паркингами, для которых дворы расчистят от «нищевородов». Последние просто будут вынуждены парковаться где-то на задворках, чтобы не получить штраф при невозможности поставить машину рядом с собственным домом...



ДАТЧИКИ КИСЛОРОДА лямбда-зонды

 **START
VOLT**



Полное соответствие штатным
изделиям по габаритным размерам
и выходным характеристикам



Специальный защитный колпак для
чувствительного элемента и
вакуумная упаковка датчиков



Постоянный рост ассортимента
на легковые иномарки,
LCV и грузовые автомобили



Расширенная гарантия - 2 года



100% пооперационный контроль
при производстве

«Сэкономив на запчастях, автовладельцы подвергают риску себя и свою семью»

Панельная дискуссия Osram
о проблемах контрафакта



12

Каково это — ездить на машине за 13 миллионов

Две недели в роли владельца
Audi A8 L Exclusive

22



50

Несостоявшийся «Ганновер-2020», или Переход в виртуальный мир

Бензин с электричеством

Разбираем все нюансы ремонта
гибридных автомобилей

30



Улучшаем штатную акустику в машине

Три недорогие системы
для бизнес-седана

56



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Завод Hyundai Motor в Петербурге**
10 лет работы. Итоги и перспективы
- 10 **Затянуть гайки**
Компания Brembo еще раз напомнила о правильной установке колес
- 12 **«Сэкономив на запчастях, автовладельцы подвергают риску себя и свою семью»**
Панельная дискуссия Osram о проблемах контрафакта

Автомобили

- 14 **Новости**
- 16 **Четырехголовые**
Тест-драйв обновленных Nissan Qashqai и X-Trail
- 22 **Каково это — ездить на машине за 13 миллионов**
Две недели в роли владельца Audi A8 L Exclusive

Автокомпоненты

- 26 **Новости**
- 30 **Бензин с электричеством**
Разбираем все нюансы ремонта гибридных автомобилей
- 34 **Когда «девятой Хакки» недостаточно**
Тест внедорожных зимних шин Nokian Hakkapeliitta LT3
- 38 **Нешипованная безопасность**
Тест шин Michelin X-Ice Snow и Snow SUV
- 42 **Обзор зимних шин**
Главные новинки сезона 2020/21

Комтранс

- 44 **Новости**
- 48 **Новый ступичный модуль FAG — оптимальное решение для ремонта колесных подшипников**
- 50 **Несостоявшийся «Ганновер-2020», или Переход в виртуальный мир**

Автоаксессуары

- 54 **Новости**
- 56 **Улучшаем штатную акустику в машине**
Три недорогие системы для бизнес-седана

Автоспорт

- 58 **Новости**
- 60 **Первая победа Сидорковой и досрочный титул Шешенина на Нижегородском кольце**
- 62 **«Золото Кагана — 2020»**
Долгожданное возвращение ралли-рейдов



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

АвтоВАЗ выпустил

30-миллионную «Ладу»

С конвейера АвтоВАЗа сошел 30-миллионный автомобиль марки Lada.

«Юбилейным», как сообщает пресс-служба тольяттинского автогиганта, стал седан Granta в спецверсии #Club, покрашенный в красный цвет. Автомобилу в дальнейшем предстоит пополнить корпоративный музей предприятия.

Церемония выпуска юбилейного автомобиля прошла в Тольятти при участии генерального директора Renault Луки де Мео и президента АО «АвтоВАЗ» Ива Каракатзаниса. Lada с порядковым номером 30 000 000 произведена в год 50-летия с момента сборки первого автомобиля в Тольятти.

В связи с этим в рамках церемонии был продемонстрирован классический седан ВАЗ-2101. «Первая Lada полностью изменила автомобильную историю России. ВАЗ-2101 подарил мобильность миллионам людей, и Lada Granta продолжает эту славную историю», — заявил президент АвтоВАЗа.

«Сегодня это автомобиль номер один по продажам в России. Granta обладает выразительным дизайном, обеспечивает уверенность в любых дорожных ситуациях и представляет идеальное соотношение цены и качества. Я хотел бы поблагодарить всю команду, занятую в производстве Lada Granta, и весь коллектив АвтоВАЗа», — отметил также г-н Каракатзанис ■



В «Яндексе» оценили влияние пандемии на рынок автотоваров

По подсчетам экспертов сервиса «Яндекс.Маркет», объем спроса на автотовары во время действовавших в нашей стране карантинных ограничений упал на 50%. Об этом говорится в исследовании, опубликованном «Яндексом» в конце сентября.

Авторы исследования, как отмечает пресс-служба компании, использовали данные сервиса «Яндекс.Маркет» о переходах пользователей на страницы интернет-магазинов в период с января по август 2020 года. В апреле нынешнего года, по данным экспертов «Яндекса», спрос на продукцию категории «Автомобильные товары» снизился более чем на 50%.

Одной из причин стало падение интереса покупателей к шинам: спрос на покрышки начал снижаться в конце марта и достиг минимума 3 апреля — по сравнению с 20 марта падение составило более 40%. Из-за введения ограничительных мер россияне стали меньше ездить за рулем, а некоторые, вероятно, не успели «переобуться» в летние шины, предполагает эксперт «Яндекс.Авто» Михаил Шевяков.

То, что россияне нынешней весной реже пользовались личным автотранспортом, повлияло и на покупательский интерес к запчастям: в середине весны эксперты «Яндекса» зафиксировали резкое снижение спроса на автозапчасти. Менее всего товарами данной категории пользователи интересовались в конце марта — начале апреля: с 18 марта по 1 апреля падение спроса достигло 50%.

Еще одна тенденция, отмеченная авторами исследования, — рост интереса к недорогим автотоварам. В первом полугодии текущего года пользователи «Яндекса» искали предложения со средней стоимостью на 3% ниже, чем в январе — июне 2019-го. Самой популярной летней шиной, например, в нынешнем сезоне стала модель Kumho Ecsta, средняя цена которой — 3100 рублей. В прошлом же году российские автомобилисты наиболее часто интересовались шиной, стоившей на 1100 рублей дороже.

По мнению М. Шевякова, пандемия выявила важность наличия личного автомобиля, поскольку использование личного транспорта позволяет снизить вероятность контактов с другими людьми. Подобная тенденция, по словам эксперта, будет влиять на авторынок как минимум до конца нынешнего года. На дорогах страны в итоге может появиться довольно большое число новых водителей. Это, в свою очередь, приведет к росту интереса к автотоварам вообще и к шинам в частности, а в особенности — к бюджетным моделям, отмечают эксперты «Яндекса» ■





Во Владивостоке вновь задержана партия контрафактных запчастей Delphi Technologies

Сотрудники таможни города Владивостока в очередной раз предотвратили ввоз на территорию РФ контрафактных автозапчастей марки Delphi Technologies.

На сей раз, как сообщает пресс-служба российского представительства компании, таможенники задержали партию датчиков положения коленвала № S213611021. Ранее, в мае нынешнего года, на владивостокской таможне была задержана партия контрафактных распылителей L015PBВ, предназначенных для ремонта насос-форсунок серий АЗ/1.

В данном случае нарушители пытались ввезти в Россию датчики положения коленвала, запаковав контрафактные детали в обычный пакет. При проведении таможенного контроля, уточняет производитель, «были выявлены признаки незаконного использования товарного знака Delphi». В Delphi Technologies сотрудникам владивостокской таможни подтвердили, что не давали компании-нарушителю разрешения на использование своего товарного знака.

Чтобы избежать покупки контрафакта, в Delphi Technologies рекомендуют приобретать продукцию марки у официальных дилеров, список которых доступен на официальном российском сайте компании ■



Hella продаст «дочке» Volkswagen одно из своих подразделений

Компания Hella продаст фирме Car. Software Org, полностью контролируемой Volkswagen AG, подразделение по разработке программного обеспечения для фронтальных камер.

Сумма сделки, как уточняет пресс-служба немецкого производителя автокомпонентов, составит около 100 млн евро.

К фольксвагеновской «дочке» отойдут также мощности в сфере испытаний и сертификации фронтальных камер и софта для них. Передаваемыми активами владеет расположенная в Берлине компания Hella Aglaia — дочерняя структура Hella GmbH & Co KGaA. На работу в Car. Software Org перейдет примерно половина сотрудников Hella Aglaia.

Сделка, как уточняют в Hella, еще должна быть одобрена немецкими антимонопольными органами; закрыть ее стороны планируют в течение первого квартала 2021 года. Другие подразделения Hella Aglaia сделка с Volkswagen не затрагивает.

«Мы будем последовательно инвестировать в такие сферы автомобильной промышленности, как электрообъемность, системы автопилотирования, программное обеспечение и цифровизация», — заявил генеральный директор Hella GmbH & Co KGaA Рольф Брайденбах ■



CTR сменит юридическое название

С 1 октября 2020 года юридическое название компании — производителя автозапчастей марки CTR изменится с NeoCTR Co., Ltd. на Central Corporation.

Смена названия произойдет в результате слияния двух компаний, уточняет пресс-служба корейского производителя автокомпонентов.

В 2012 году подразделение CTR Aftermarket выделилось в отдельную структуру под названием NeoCTR. Компания стала специализироваться на выпуске более широкого ассортимента продукции для международного вторичного рынка по более выгодным ценам.

«После тщательной оценки наших возможностей мы приняли решение снова объединить подразделения Aftermarket и OEM», — говорится в официальном сообщении CTR. В компании рассчитывают, что в результате повысится ее конкурентоспособность как с операционной, так и с финансовой точки зрения. В CTR заявляют также, что компания станет в итоге «более клиентоориентированной» ■



Завод Hyundai Motor в Петербурге



Роман Зубко

Расположенный в промзоне «Каменка» под Санкт-Петербургом российский завод компании Hyundai Motor отмечает нынешней осенью свое 10-летие. Обозреватель «Движка» побывал на предприятии накануне 10-й годовщины с запуска конвейера, оценил масштабы преобразований за это время, а также узнал о планах руководства завода и российского представительства Hyundai по развитию производственной линейки.

Конвейер предприятия «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» (HMMR) заработал осенью 2010 года. В то время в руководстве Hyundai Motor планировали выпускать в России около 100 тыс. автомобилей в год, напомнил генеральный директор HMMR Сон Кёнгу в обращении к сотрудникам завода по случаю годовщины запуска производства.

Однако уже в 2011 году петербургское предприятие Hyundai выпустило 138 тыс. машин,

а в 2021-м — более 220 тыс. С тех пор даже в кризисном 2016-м годовой объем производства не падал ниже отметки в 207 тыс. автомобилей. Завод является вторым крупнейшим автопроизводителем в России, отметил также Сон Кёнгу.

Скорость конвейера на предприятии, как рассказал журналистам директор HMMR по производству Андрей Казак, увеличилась за 10 лет работы с 30 до 45,5 автомобиля в час, а численность сотрудников — с 1495 до 2416

человек. Условия труда, по словам А. Казака, с 2011 года значительно улучшились, в частности за счет механизации ряда операций. Запасные колеса, например, ранее загружавшиеся в багажники

10 лет работы.
Итоги
и перспективы



выпускаемых заводом машин вручную, теперь помещаются туда с помощью специальных кранов. Из последних нововведений — автоматизированный цех окраски кузовов.

Первым автомобилем, вставшим на конвейер петербургского предприятия, стал Hyundai Solaris: в январе 2011 года в «Каменке» начал выпускаться седан, затем завод наладил производство хэтчбека; в том же 2011-м предприятие стало выпускать модель Kia Rio. Сегодня в производственной гамме завода — такие модели, как седан Solaris второго поколения в рестайлинговой версии, кроссовер Hyundai Creta (также не так давно прошедший плановый рестайлинг), обновленный седан Kia Rio II, а также кросс-хэтчбек Kia Rio X-Line.

Solaris, если учитывать объемы производства всех версий автомобиля двух поколений, — на данный момент самая массовая модель из числа выпускаемых петербургским предприятием: с конвейера HMMR сошли без малого 800 тыс. «Солярисов», из которых более 700 тыс. были проданы в России, а остальные отправлены на экспорт — в Беларусь, Казахстан и другие страны ближнего зарубежья. Максимальным,

✓ Андрей Казак,
директор HMMR
по производству



по данным самого предприятия, объем экспортных поставок был в 2013 году (26 291 ед.), минимальным — в 2017-м (5900 ед.). Всего за 10 лет петербургский завод Hyundai Motor выпустил более 2,1 млн автомобилей; при этом отметка в 2 млн была преодолена в феврале текущего года.

Степень локализации выпускаемых в Петербурге автомобилей Hyundai и Kia составляет без малого 50%; одновременно с открытием завода по соседству с ним заработал «Парк поставщиков»: семь заводов, которые занимаются производством и поставками автокомпонентов для HMMR. Предприятие, по словам директора по производству, работает также с поставщиками из ряда других российских городов, в том числе Ивангорода, Великого Новгорода, Пскова и др. От российских поставщиков HMMR получает такие детали, как передние панели, бамперы, сталь в рулонах и листах (от Hyundai Steel), панели кузова, дверные рамы, бензобаки, элементы подвески, сиденья, системы кондиционирования, глушители, элементы внутренней отделки салона, электрические жгуты, топливные трубки, стекла, пластиковые топливные баки, наклейки.

Будущей осенью степень локализации питерских Hyundai и Kia существенно увеличится в результате запуска производства двигателей на моторостроительном заводе, строящемся в настоящее время на территории HMMR. Первоначально новое предприятие

будет выпускать около 240 тыс. двигателей в год, в перспективе планируется увеличение мощности завода до 300 тыс. моторов ежегодно.

На первых порах с конвейера завода будут сходиться 1,6-литровые двигатели Gamma, которыми оснащаются в том числе российские Hyundai Solaris и Creta, а также Kia Rio. В городе на Неве будет локализовано и производство части компонентов для этих двигателей, в частности блока цилиндров, головок блока, коленчатого вала. О дальнейшем расширении производственной гаммы нового моторостроительного завода в Hyundai ничего пока не говорят, хотя логично было бы локализовать в Петербурге производство двигателей объемом 1,4 литра, которыми также оснащаются выпускаемые на мощностях HMMR «Солярисы» и «Рио».

На перспективы развития российского автомобильного рынка в Hyundai Motor смотрят со сдержанным оптимизмом. Как заявил управляющий директор «Хендэ Мотор СНГ» Алексей Калицев, наш рынок в настоящее время переходит от связанного с карантинными ограничениями падения к восстановительному росту, при этом в августе наблюдался даже дефицит новых машин.

По его словам, за 10 лет работы HMMR компания Hyundai Motor вышла на новый уровень в России, радикально увеличив долю на нашем рынке, а также успешно пережив целый ряд спадов и падений рынка. Из всех кризисов за это время компания выходила «еще более сильной, с еще более



уверенными позициями», отметил А. Калицев. В нынешнем году, по его словам, и петербургский завод, и официальные дилеры смогли быстро восстановить свою работу после вынужденного локдауна, что и позволило марке Hyundai в августе нарастить продажи на 24%, установив рекорд месячных объемов продаж за всю историю ее присутствия в России: 17 462 автомобиля.

На рынке в целом, по прогнозам управляющего директора «Хендэ Мотор СНГ», нынешняя ситуация повышенного спроса на новые авто может продлиться до конца осени. К этому времени, полагает г-н Калицев, работающие в России автопроизводители сумеют нарастить объемы производства, и дефицита новых машин — по крайней мере острого — уже не будет. В декабре ажиотажного спроса в Hyundai тоже не ждут — напротив, в компании предполагают, что на рынке даже может возникнуть ситуация затоваривания складов.

Подстегнуть интерес покупателей к автомобилям марки (и в частности к продукции HMMR) призвана «юбилейная» спецверсия седана Solaris, подготовленная к 10-летию запуска производства модели на заводе под Санкт-Петербургом. Автомобиль в специальном исполнении «10 лет» будет выпущен ограниченным тиражом 4,5 тыс. машин.

«Мы взяли самые востребованные российскими покупателями комплектации этой модели и сделали их еще привлекательнее — как за счет расширенного списка штатного оборудования, так и за счет ряда нововведений во внешности, например специального дизайна колесных дисков и решетки радиатора», — отметил, говоря о концепции модели, управляющий директор «Хендэ Мотор СНГ». «Юбилейный» Solaris, по его словам, поступит в продажу до конца осени нынешнего года.



✓ | Алексей Калицев,
управляющий директор
«Хендэ Мотор СНГ»



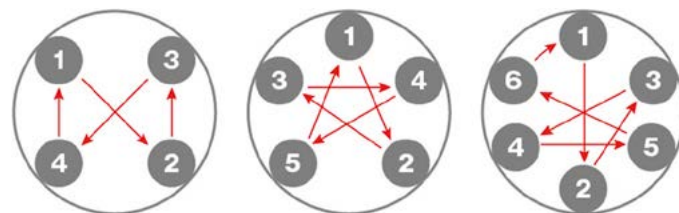
Затянуть гайки



Станислав Мартинкевич

Один из ведущих производителей тормозных систем обратил внимание, что и простые автолюбители, и сервисмены не всегда уделяют должное внимание правильной затяжке при установке колес, что впоследствии негативно отражается и на работе тормозов. Эксперты проанализировали ситуацию и пришли к неутешительным выводам.

Согласно данным Brembo, проблемы, связанные с некорректной установкой колес, с каждым годом становятся более актуальными. Одна из причин — эволюция



Пример правильной последовательности затяжки гаек колес разной разболтовки.

автотранспорта, у которого при увеличении габаритов и диаметра колес уменьшается размер ступицы. В итоге сочленение колеса, диска и ступицы в современном автомобиле гораздо больше страдает от напряжений, создаваемых силами, действующими в этой точке, чем на авто 20–25-летней давности.

Еще одна причина — неравномерная затяжка гаек, которая через некоторое время может привести к образованию миллиметрового люфта между компонентами узла ступицы, диска и колеса, что чревато проблемами. В частности, тормозной диск неравномерно трется о колодку и после первого торможения будет делать это

Компания Brembo еще раз напомнила о правильной установке колес

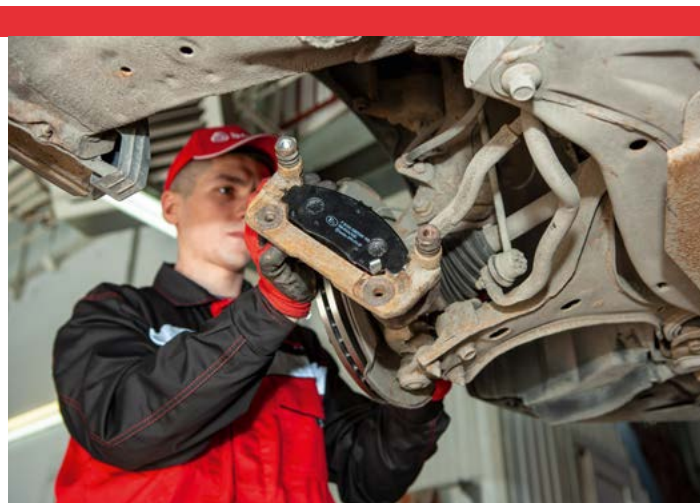
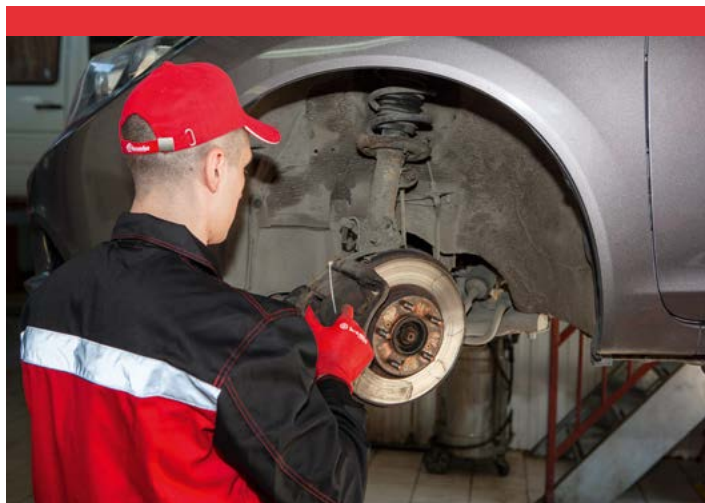
с еще большей частотой, колодка будет стремиться исправить свое положение на диске, что может привести к возникновению вибраций. Неравномерное трение приведет к тому, что диск будет нагреваться в одной области больше, чем в другой, и, когда придет время тормозить, водитель заметит на руле отчетливую вибрацию из-за неравномерности трения на диске, вызванной разницей температур.

Распространенная ошибка — чрезмерная или недостаточная затяжка колесных гаек или болтов, из-за которой детали могут деформироваться, особенно при проезде неровностей. Последствием такого разрушения становится неправиль-



ное крепление колеса на ступице, что, по данным Brembo, является крайне распространенным явлением.

Итальянский производитель тормозных систем напоминает, что колеса необходимо затягивать динамометрическим ключом, соблюдая определенный момент затяжки, который указывается в руководстве по обслуживанию конкретного автомобиля.



КАЖДЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДОСТОИН BREMBO

Доверяйте Brembo:

мировому лидеру в разработке и производстве тормозных систем, ОЕ поставщику, предлагающему полный ассортимент запасных частей оригинального качества.

Контактные данные центральных офисов и головных филиалов дистрибьюторов подразделения запасных частей компании Brembo в странах СНГ.

АЗЕРБАЙДЖАН

"ACTIVE GROUP"
AZ1122 Baku
Sharifzadeh str. 196
Тел.: +99412 4376842
office@activegroup.az

BAKU TUNING LLC
Kovkab Safaraliyeva 62
Baku AZ1011
Тел.: +994123100221
info@baktuning.az
baktuning@yahoo.com

АРМЕНИЯ

VIN MOTORS LLC
H. Kochar 145, Yerevan
Тел.: (+37410) 268305
e-mail: info@vin.am

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ

Форвард Моторс
+375 (17) 511-44-42,
+375 (17) 511-44-41
http://forward-motors.com

**Торговое частное
унитарное предприятие
"ШАТЕ-М ПЛЮС"**
Минский район, пос.
Привольный, ул. Мира, 2А
Тел.: (+37517) 501 05 13
e-mail: info@shate-m.com
www.shate-m.by

АРМТЕК
Боровлянский сельсовет, 81-4,
р-н д. Дроздово (51 км МКАД)
Тел.: +375 (17) 308 00 00
Моб. тел.: 7600
E-mail: cc@armtek.by
www.armtek.by

Л-АВТО
220018, г. Минск,
ул. Шаранговича, 7.
Тел.: +375 17 201-66-02
e-mail: info@l-auto.by
www.l-auto.by

ООО «СВИАТ»

Минская область,
г. Колодищи,
ул. Минская 56-6
Тел.: +375 (17) 508-14-90
e-mail: info@sviat.by
www.sviat.by

ГРУЗИЯ

**ООО "Грузинская Торговая
Группа"**
г. Тбилиси Аллея Давида
Агмашенебели, 20км
Тел.: +995 322471000
Brembo.Geo@gmail.com
www.brembogeos.webs.com

**Transcaucasian Distribution
Company LTD**
Georgia, 0131, Tbilisi,
Georgian-American friendship
Avenue, №33
Phone: + (995 32) 224 34 44
E-mail: info@tdctrade.ge
www.tdc.ge

КАЗАХСТАН

**ТОО «Фазтон Ди Си»
«Phaeton DC»**
Республика Казахстан, 050039,
г. Алматы, Турксибский район,
микрорайон Колхозшы, д. 4
Тел.: +7 (727) 356-05-60
www.phaeton.kz

АРМТЕК
г. Алматы, Турксибский р-н,
Суконбай пр-т, 258/4
Тел.: +7 (727) 330 92 52
Моб. тел.: 7600
E-mail: cc@armtek.com.kz
www.armtek.com.kz

РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

SRL NICHIMAS
Chisinau, str. Cernaut 20
Тел.: +373 22 550 024
spartac@nichimas.md
www.nichimas.md

РОССИЯ

АвтоКонтинент
г. Санкт-Петербург, Шушары,
2й Бадаевский
проезд д.3, к.1
Тел.: +7 812 331 74 32
ds@autokontinent.ru
www.autokontinent.ru

Авто-Евро
г. Москва, Олимпийский пр-кт
дом 16/1
Тел.: +7 (495) 937-28-28
e-mail: ae@autoeuro.ru
www.autoeuro.ru

ARMTEK
Московская обл., Мытищинский
р-н, МКАД 86-й км, 13А, стр. 1
Тел.: +7 (495) 783-60-90
E-mail: info@armtek.ru
www.armtek.ru

ООО «БЕРГ Холдинг»
г. Москва, ул. 2-я
Мелитопольская, дом 4
Тел.: (495) 788-95-97
e-mail: berg@berg.ru
www.berg.ru

**ООО Компания
«АВТО ФАКТОР ПРО»**
г. Москва, Зеленый пр-т, 3/10
Тел.: +7(495)232-11-90
e-mail: info@automaster.ru
www.automaster.ru

АО "Автопартс"
МО, Одинцово, ул. Говорова
24В, оф. 7
Тел.: +7(495)778 65 86
www.77volvo.ru

Аркона
г. Воронеж, проспект Труда, 48
Тел.: +7(473) 22-04-222
www.arkona36.ru

АВТОРУСЬ

г. Москва, ул. Академика
Капицы, д. 20
Тел.: +7 (495) 276-22-00
e-mail: b2b@autorus.ru
www.autorus.ru
www.b2b.autorus.ru

«Москворечье Трейдинг»
г. Москва, ул. Электродная,
д. 2, корп. 12-13-14, под. 15
Тел.: +7 495 380 02 50
info@moskvorechie.ru
www.moskvorechie.ru

ФАВОРИТ
117246, РФ, г. Москва,
Научный проезд, д. 17,
этаж 16, офис 31
Тел.: 8-800-777-85-48
e-mail: info@favorit-parts.ru
www.favorit-parts.ru

Форум-Авто
125413, г. Москва,
Солнечногогорский проезд, 4
Тел.: +7 (495) 789-8000
e-mail: info@forum-auto.ru
www.forum-auto.ru

ООО "Профит-Лига"
Ростовская область, Аксайский
район, хут. Ленина ул. 60 лет
СССР, 2В
Тел.: +7 (863) 203 79 20
e-mail: info@pr-lg.ru,
sales-top@pr-lg.ru
www.pr-lg.ru

МИКАДО
РФ, г. Санкт-Петербург,
Васильевский остров,
3 линия, д. 58/4
Тел.: +7 (812) 327-19-19
www.mikado-parts.ru

ООО «ШАТЕ-М ПЛЮС»

МО, г. Подольск,
поселок Сельхозтехника,
Домодедовское ш., д. 22
Тел.: +7 (495) 995-31-37
www.shate-m.ru

ГРУППА ПАРТНЕРОВ "ТИСС"

Московская обл., г. Балашиха,
пр-т Ленина, дом 65, к.4
Тел.: +7 (495) 781-04-04
e-mail: msk@tpm.ru
www.tpm.ru

ROSSKO
Москва, БП Румянцев,
корп. Г, офис 528Г
Тел.: +7 (495) 995-12-00
info.msk@rossko.ru
Новосибирск,
ул. Бетонная, 14А
Тел.: +7 (383) 373-25-14
www.rossko.ru

АвтоСпутник
Воронеж, Ленинский пр-т, 172 Ж,
+7(473)233-21-23
e-mail: customer@auto-sputnik.ru
www.auto-sputnik.ru

ПартКом
г. Нижний Новгород, ул.
Гаражная 9
Тел.: +7 (831) 421-50-41
e-mail: marketing@part-kom.ru
www.part-kom.ru

IXORA
г. Нижний Новгород,
ул. Деловая, д.7
Тел.: +7 (831) 4-290-290
e-mail: wholesale@auto-iksora.ru
www.ixora-auto.ru

КОМПАНИЯ ЮНИКОМ
Московская область,
г. Мытищи,
пер.2-ой Рупасовский,
вл.6, стр.1
Тел.: +7 (495) 380-14-63
E-mail: office@msk.uniqom.ru
г. Владивосток
ул. Днепропетровская, 104
Тел.: +7(423) 279-0-279
vladivostok@msk.uniqom.ru
www.uniqom.ru

Автотрейд

г. Иркутск, ул. Ракитная, 18
Тел.: +7 495 933 99 69
www.autotrade.ru

ООО «СМАРТЭК»

Московская область,
г. Одинцово, ул. Западная, 9с10
Тел. 8 (495) 787-93-61
www.smartec.ru
Info@smartec.ru

ТУРКМЕНИСТАН

Economic society "Rahat Yol"
Turkmenistan, 744 000
с. Ashgabat,
Bitarap Turkmenistan street, 594
Тел.: +99365503626
www.rahatyol.com

УЗБЕКИСТАН

**RECORDS TRADING GROUP
LLC**
Uzbekistan, Tashkent, 100070,
Glinka street, 14/1
Тел.: +998712032030
email: info@rtgautoparts.uz

УКРАИНА

Компания "ВЛАДИСЛАВ"
г. Днепр, пр-т Богдана
Хмельницкого, 184
Тел.: +380 56 7900700
e-mail: info@vladislav.ua
www.vladislav.ua

ООО "ЭСО-АВТОТЕХНИКС"
г. Киев, ул. Закарвского, 16
Тел.: (+380 44) 536 09 31
info@autotechnics.ua
www.autotechnics.ua

ELIT UA
Pyrohivskiy shliakh str., 135
03026, Kiev, Ukraine
t: +38 (044) 389-44-44
www.elit.ua

Юник Трейд
Украина, г. Киев,
ул. Пироговский шлях, 34
Тел.: +38 (044) 237-71-07
e-mail: ut@utr.ua
www.utr.uaw



Сэкономив на запчастях, автовладельцы подвергают риску себя и свою семью

Панельная дискуссия Osram о проблемах контрафакта



Вадим Аскаров

В прошлом году доля контрафакта в сегменте aftermarket составила около трети. Помимо очевидных имиджевых и финансовых потерь брендов-производителей столь удручающая ситуация также грозит увеличением количества ДТП из-за некачественных поддельных запчастей. Ведущие бренды рынка, а также эксперты отрасли собрались на онлайн-конференции, организованной компанией Osram, и рассказали о своих методах борьбы с контрафактом и возможных ключевых решениях.

Масштаб проблемы

Согласно исследованиям, доля контрафактных автокомпонентов на вторичном рынке РФ за 2019 год составила порядка 31%, что сопоставимо с уровнем распространения контрафакта в России в целом (30%). При этом на товары с незаконным нанесением защищенных товарных знаков приходится около 11% от общего объема рынка автокомпонентов, а остальные поддельные детали продаются под товарными знаками, сходными с зарегистрированными до степени смещения. Они составляют примерно две трети от общего объема контрафактной продукции.

Естественно, самые популярные подделки — это «расходники», то есть регулярно заменяемые детали. Среди них: фильтры, тормозные комплектующие, ремни и цепи, детали подвески, а также лампы и фары. Для отдельных категорий компо-



нентов доля контрафакта и вовсе достигает 45%.

Высокий спрос на контрафакт продиктован стоимостью подделок: в среднем такие детали на 30–50% дешевле оригинальных. Кроме того, влияет на их распространение и степень «толерантности» к контрафакту в обществе. Анализ рынка незаконных автокомпонентов показывает, что предложение формируют товары трех основных категорий: запасные части, произведенные в кустарных условиях, неоригинальные запасные части из Китая и других стран, нелегально импортируемые в РФ недобросовестными предпринимателями, и детали, произведенные на полноценных заводах, незаконно использующих зарегистрированные товарные наименования.

Самая массовая для отечественных автомобилей категория — это запасные части, произведенные в кустарных

условиях. Подобные производства чаще всего расположены в «гаражах», а запчасти изготавливаются из бывших в употреблении деталей, которые либо восстанавливаются, либо создаются из очень низкого качества материалов.

Вторая категория характерна для автомобилей иностранных марок. Эти запасные части в целом внешне соответствуют оригинальным, при этом материалы и технологический процесс, используемые при их изготовлении, не отвечают стандартам автопроизводителей. Упаковывается такая продукция в коробки, имитирующие оригинальные.

Небольшую долю рынка занимают запчасти, произведенные на полноценных промышленных предприятиях, которые затем фасуются заказчиками в упаковку, на которой незаконно применяются зарегистрированные товарные наименования. Эксперты рынка отметили, что чаще всего заказчики договариваются с производственной площадкой об использовании более дешевых материалов для снижения затрат.

Как бороться?

Технический специалист отдела «Специальное освещение» Osram Артем Нуриахметов поделился опытом внедрения инструментов для борьбы с контрафактом в ком-

пании и отметил, что важным ее аспектом является информирование клиентов об опасности приобретения поддельной продукции.

Сэкономив незначительную сумму, они подвергают рискам себя, свою семью и других участников движения. Большинство аварий происходит в темное время суток либо в условиях недостаточной видимости.

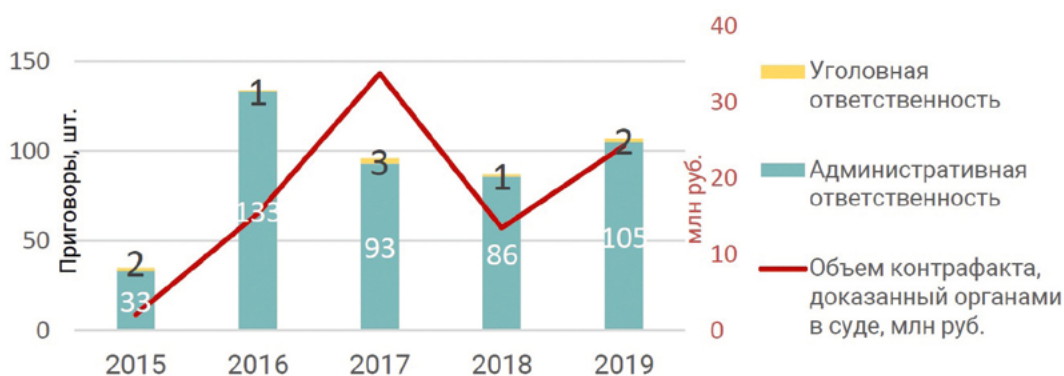
Также бренд активно взаимодействует с правоохранительными органами: самостоятельно проводит мониторинг рынка и осуществляет контрольные закупки, на основании которых составляются заявления о привлечении продавца контрафакта к ответственности.

Кроме того, Osram вводит методы профилактической защиты своей продукции, например QR-код на этикетке, который позволяет отследить подлинность продукции. В России Osram применяет двухфакторную систему проверки подлинности всех ксеноновых ламп, а также галогенных ламп в двойном пластиковом боксе.

Эксперты конференции с со-

✓ Артем Нуриахметов, технический специалист отдела «Специальное освещение» Osram





жалением отметили, что государство практически не ведет работу по вовлечению потребителей в борьбу с контрафактом. Стратегический подход государства к борьбе с контрафактом во всех отраслях основывается исключительно на введении обязательной маркировки товаров контрольными идентификационными знаками, к которой эксперты относятся скептически. По их мнению, маркировка является целесообразным способом защиты от подделок дорогих товаров, к выбору которых потребители подходят с осторожностью. Но, по опыту экспертов, когда речь идет о товарах с низкой стоимостью, пользователи не готовы тратить время на проверку подлинности.

Как отметил **Сергей Купцов, начальник отдела экономической безопасности АО «Лада-Имидж»** (официальный дистрибьютор запасных частей Lada), есть сомнения в реальной возможности и це-

новой целесообразности маркировать все виды продукции. Любые дополнительные способы защиты влекут за собой удорожание товара для конечного потребителя, что снижает его привлекательность.

Вопрос ценовой политики становится едва ли не основным в ситуации, когда контрафактные запчасти продаются чуть ли не за бесценок, так как изготовлены из материалов самого низкого качества. Представители брендов обратили особое внимание клиентов на бессмысленность экономии средств при добровольной покупке контрафакта, ведь в конечном итоге потребитель все равно окажется в проигрыше из-за повреждений, которые могут причинить машине немалый вред.

Алексей Стрючков, ведущий специалист по продажам компании Denso, отмечает, что цена современной технологичной свечи зажигания не превышает 700 рублей. Однако замена ее на дешевую

контрафактную создает колоссальный риск. Кусочек поддельной свечи может обломиться и попасть в поршневую группу двигателя. В этом случае потребуются капитальный ремонт мотора, который

✓ **Алексей Стрючков, ведущий специалист по продажам компании Denso**



обойдется владельцу автомобиля в десятки тысяч рублей.

Из новых незаконных схем наблюдается рост индустрии недобросовестных «лабораторий» — органов по сертификации, которые продают фальсификаторам сертификаты соответствия, необходимые для импорта и дальнейшего распространения запчастей.

Доля контрафакта растет и на фоне приоритизации проведения работ по восстановлению автомобиля за счет страховой компании перед денежной компенсацией. Данная тенденция наблюдается с 2017 года, когда восстановительный ремонт за счет страховой компании стал фактически безальтернативной формой компенсации ущерба по полисам ОСАГО.

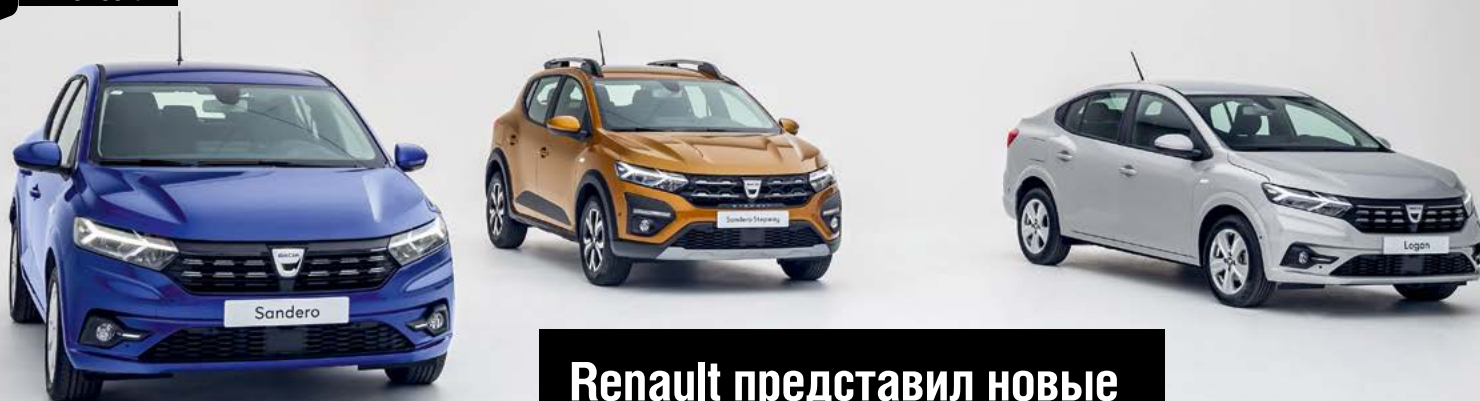
По мнению некоторых экспертов, страховой индустрии и владельцам сервисов требуется приложить дополнительные усилия, чтобы повысить контроль над качеством используемых компонентов и внедрить систему компенсации, которая бы учитывала не только фактор цены, но и качество деталей.

Иностранный опыт

Не обошли стороной эксперты дискуссии и вопрос международного опыта борьбы с контрафактом. Как отмечает **региональный директор по Северо-Восточной Европе и Средней Азии «Ассоциации по борьбе с контрафактной продукцией Reast» Казимирас Саржицкас**, опыт иностранных коллег показывает, что для успешной борьбы с контрафактом целью правоохранительных органов должно быть не только наказание нарушителей, но и создание условий для добровольного уничтожения контрафакта на ранней стадии.

Если нарушители признают вину и добровольно уничтожают товар по согласованию с правообладателем, то не всегда есть необходимость для привлечения к уголовной или административной ответственности. При упрощении процедур, связанных с задержанием и уничтожением контрафакта, наблюдается существенный рост таких задержаний и объема изъятой поддельной продукции.





Renault представил новые

Dacia Logan и Sandero

Группа Renault полностью рассекретила модели семейства Logan-Sandero нового, третьего по счету поколения.

Как и сообщалось ранее, автомобили семейства Logan-Sandero III построены на модульной платформе CMF-B альянса Renault-Nissan. Новое шасси, как заявляют в группе компаний, позволило сделать машины просторнее и вместительнее.

В частности, запас пространства для ног задних пассажиров увеличился в новых автомобилях на 42 мм, при этом багажник нового Logan вмещает теперь 528 литров поклажи — на 18 литров больше, чем раньше (у новых хэтчбеков Sandero и Sandero Stepway объем багажного отделения составляет 328 литров). Все три модели семейства Logan-Sandero III оснащены складывающейся в пропорции 1:3–2:3 спинкой заднего «дивана». Для «Логана-3» можно заказать также органайзер, позволяющий за счет специальных съемных перегородок разделить багажник на четыре отсека.

В список стандартного оснащения новых Logan и Sandero войдут держатель для смартфонов на передней панели, бортовой компьютер, автоматическое включение ближнего света, круиз-контроль. В зависимости от конкретного рынка в «базе» или опционально станут также доступны новая система кондиционирования воздуха, подогрев передних сидений, система дистанционного открывания крышки багажника, электрический стояночный тормоз, датчик дождя. На выбор покупателям предложат три версии мультимедийной системы: Media Control, Media Display и Media Nav. С 2021 года для новых Sandero и Sandero Stepway можно будет заказать стеклянную панорамную крышу.

Гамму двигателей для новых Logan и Sandero на первых порах составят 1,0-литровые трехцилиндровые двигатели, отвечающие экологическим стандартам Euro 6D-Full. Базовым станет «атмосферник» SCe 65 (числовой индекс обозначает мощность мотора), который будет работать исключительно с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Ступенью выше окажется турбомотор TCe 90, который станет агрегатироваться либо с 6-ступенчатой «механикой», либо с вариатором CVT. Венчать гамму будет турбированный двигатель Eco-G 100, работающий на пропан-бутане (LPG) и агрегирующийся только с 6-ступенчатой механической коробкой передач.

В Европе заказы на новые Dacia Logan, Sandero и Sandero Stepway начнут приниматься в течение ближайших месяцев; первые покупатели получат свои машины до конца нынешнего года. Что же до России, то у нас, как говорится, «все сложно». В пресс-службе российского представительства компании Renault корреспонденту «Движка» сообщили, что представленные в конце сентября новые модели семейства Logan-Sandero в обозримом будущем до нашей страны не доедут. И заявили, что «не стоит сравнивать эти модели с представленными в России автомобилями „Рено“». При этом в пресс-офисе «Renault Россия» не ответили на вопрос, ожидается ли в ближайшее время смена поколений «российских» Logan и Sandero ■

Nissan Qashqai 2020 доступен для заказа в России

Российские дилеры компании Nissan начали принимать заказы на компактный кроссовер Qashqai 2020 модельного года.

Обновленный Qashqai, как и его «старший брат» X-Trail 2020, получил новые опции, направленные на улучшение комфорта, а также функции Connectivity, сообщает пресс-служба российского представительства Nissan. В компании заявляют, что все нововведения были внедрены с учетом предпочтений и пожеланий российских покупателей.

Смартфон к головному устройству мультимедийной системы за счет нового интерфейса Nissan Connect можно подключить через Android Auto или Apple CarPlay. На дисплее «мультимедийки» отображаются контакты, музыка и приложения.

Обновленное головное устройство теперь имеет функцию проецирования приложения «Яндекс.Навигатор» с экрана смартфона через программу «Яндекс.Авто». Управлять развлекательной системой можно с помощью встроенных голосовых команд или через голосовых помощников. Кроссоверы в исполнениях SE Top и LE Top получили систему дистанционного запуска двигателя — соответствующая клавиша размещена на ключе.

Для Qashqai 2020 в комплектациях SE Yandex и LE Yandex со встроенной системой «Яндекс.Авто» и предустановленным 4G-модемом стала доступна система камер кругового обзора Around View Monitor (AVM). Картинка с камер, а также вся необходимая в работе системы «Яндекс.Авто» информация выводятся на 8-дюймовый сенсорный дисплей. Для автомобилей в исполнениях SE Yandex, SE Top, LE Yandex и LE Top с 2020 модельного года стал доступен новый вариант комбинированной отделки сидений с применением алькантары цвета кофе.

Как и прежде, Qashqai в версии для России оснащается бензиновым турбомотором 1,2 литра, 115 л.с., или 2,0-литровым «атмосферником» мощностью 144 л.с. Агрегируются двигатели с 6-ступенчатой механической коробкой передач или с обновленным вариатором Xtronic CVT; для 2,0-литрового мотора доступна полноприводная трансмиссия.

Nissan Qashqai 2020 модельного года стоит в России от 1 395 000 рублей; цены на автомобили с системой «Яндекс.Авто» начинаются с отметки в 1 846 000 рублей; за кроссовер в самой навороченной комплектации LE Top с двигателем 2,0 литра придется выложить не менее 2 000 008 рублей ■



В Россию едет обновленный Volkswagen Tiguan

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Volkswagen рассказала о двигателях и комплектациях обновленного кроссовера Tiguan в версии для российского рынка.

На первых порах новый Tiguan, как сообщает пресс-служба «Фольксваген Груп Рус», станет доступен в России с четырьмя бензиновыми турбированными двигателями и в стольких же комплектациях.

Базовым для рынка РФ станет мотор 1.4 TSI мощностью 125 л.с. в сочетании исключительно с механической коробкой передач и передним приводом. Двигатель 1.4 TSI, развивающий 150 л.с., будет агрегатироваться с «роботом» DSG, а также передне- или полноприводной трансмиссией. Самым мощным 2,0-литровым моторам (180 и 220 л.с.) полный привод и коробка DSG положены по умолчанию. О расширении российской гаммы двигателей за счет дизелей пока ничего не сообщается.

Внутри обновленный Tiguan щеголяет новыми материалами отделки, многоцветной подсветкой салона, новой мультимедийной системой на платформе MIB3, климатической установкой Climatronic с полностью сенсорным управлением, а также цифровой панелью приборов с экраном более высокой четкости. Кузов автомобиля может быть окрашен в новые цвета Ginger Brown и Indium Grey, для сидений доступен новый вариант обивки Noisette Brown коричневого цвета, кроме того, можно заказать колесные диски нового дизайна.

В России новый Tiguan станет продаваться в четырех комплектациях: Respect, Status, Exclusive и R-Line. Уже в «базе» автомобиль будет оснащен 17-дюймовыми легкосплавными дисками Montana, черными рейлингами на крыше, светодиодными фарами ближнего и дальнего света рефлекторного типа, кожаным многофункциональным рулевым колесом с подогревом, передними сиденьями с подогревом, трехзонным климат-контролем, круиз-контролем, зеркалами заднего вида с электрорегулировками и подогревом, а также мультимедийной системой Composition Color с 6,5-дюймовым дисплеем.

Цены на новый Volkswagen Tiguan в версии для России, а также сроки начала приема заказов и поставок «живых» автомобилей производитель обещает объявить позже ■



Новый Kia Mohave встал на конвейер «Автотора»

На предприятии «Автотор» в Калининградской области стартовало серийное производство внедорожника Kia Mohave нового поколения.

В версии для России новый Mohave будет оснащаться дизелем 3.0 V6, мощность которого уменьшена со стандартных 260 л.с. до выгодных с точки зрения нашего налогового законодательства 249 л.с. Двигатель штатно агрегируется с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач.

От модели прежнего поколения новый Mohave отличается более ярким дизайном, а также современным оснащением. В частности, внедорожник получил комплекс высокотехнологичных систем активной безопасности и помощи водителю Drive Wise.

Вместе с тем автомобиль сохранил рамную конструкцию, а также серьезный внедорожный потенциал. Новый Mohave оснащается системой полного привода с электронным управлением, раздаточной коробкой с понижающей передачей, электронно-управляемой блокировкой дифференциала.

Продажи нового Kia Mohave в России стартуют в четвертом квартале текущего года; ближе к указанному сроку производитель обещает опубликовать более подробную информацию о новинке ■

Skoda оценила в рублях новую Octavia

Компания Skoda Auto объявила о начале приема заказов в России на лифтбек Octavia нового, четвертого по счету поколения.

Стартовая цена новой Skoda Octavia составляет на нашем рынке 1 338 000 рублей. В такую сумму оценен лифтбек с атмосферным двигателем 1.6 MPI мощностью 110 л.с. и 5-ступенчатой механической коробкой передач в базовой комплектации Active Plus. Этот же мотор будет агрегатироваться и с 6-ступенчатым «автоматом».

В списке стандартного оснащения новой «Октавии» — светодиодные фары, мультимедийная система Swing с 8-дюймовым сенсорным дисплеем и четырьмя динамиками, центральный подлокотник, подогрев передних сидений, электрообогрев боковых зеркал, четыре подушки безопасности, крепление ISOFIX для детского кресла на переднем пассажирском сиденье, кнопка бесключевого запуска двигателя, четыре электростеклоподъемника, электромеханический стояночный тормоз, полноразмерное запасное колесо.

На первых порах новая Octavia будет доступна в России с турбомотором 1.4 TSI мощностью 150 л.с., агрегирующимся с 6-ступенчатой механической коробкой передач или с 8-ступенчатым «автоматом». «Четвертая» Octavia в версии 1.4 TSI стоит у нас от 1 398 000 рублей за автомобиль в исполнении Active Plus.

За лифтбек с 1,4-литровым турбомотором в топовой комплектации Style Plus с кожаным рулем с подогревом, обшитыми кожей и искусственной замшей сиденьями, системой бесключевого доступа KESSY Full, мультимедийной системой Volero с 10-дюймовым дисплеем, восемью динамиками и навигацией, дистанционным складыванием сидений из багажника, наружными зеркалами с электроприводом складывания, передними датчиками парковки, системами контроля слепых зон и выезда с парковки задним ходом продавец попросит не менее 1 700 000 рублей.

Впоследствии гамма двигателей для российской версии Octavia IV расширится за счет турбомотора 2.0 TSI мощностью 190 л.с., который будет работать в паре с «роботом» DSG-7 с двойным сцеплением ■



NISSAN

Qashqai и X-Trail

ОБНОВЛЕННЫЕ

Четырехголовые



Илья Огородников

В коронавирном году от компании Nissan новостей куда больше приходит из-за границы: после реформ Карлоса Гона идет глобальная перестройка структуры бизнеса альянса, да и новинки японской марки покупатели на западных рынках увидят раньше. Однако это не значит, что из-за карантина в России у компании закончилась работа. Наоборот, российский технический центр Nissan в 2020 году подготовил ряд обновлений для кроссоверов Qashqai и X-Trail, на которых мы и отправились в путешествие по Кавказу.

Nissan Qashqai и X-Trail, как настоящие братья, всегда идут вместе. Оба являются основой бизнеса марки и загрузки мощностей петербургского завода. Оба входят в топ-25 по продажам, причем, как правило, на соседних позициях, прикрывая друг друга. Ну и, следовательно, оба первыми получают обновления, которые готовятся в том числе исходя из пожеланий реальных владельцев кроссоверов Nissan.

Тем, кто под обновлением подразумевает полноценный рестайлинг с основательными изменениями внешности и интерьера, могут быть удивлены: от предыдущих версий кроссоверов обе новинки этого года снаружи не отличаются

ся... ничем. Дело в том, что Nissan готовится к смене поколений и того и другого кроссовера. Причем X-Trail уже предстал в новой инкарнации в Штатах под именем Rogue, а премьера нового Qashqai была перенесена из-за коронавируса на 2021 год. К этому сроку можно еще смело прибавлять время на подготовку российской сборки. В общем, тем, кто ждет совершенно новые «Ниссаны», придется набраться терпения или...

Или внимательнее познакомиться с доработками, которые японские и российские

конструкторы добавили в текущие комплектации, благо по своим характеристикам и потребительским качествам на потраченный рубль, особенно с учетом всевозможных акций, вседорожники Nissan на российском рынке выглядят весьма привлекательно.

Итак, что же получают покупатели, если выберут Nissan Qashqai или X-Trail 2020 модельного года? Во-первых, функцию дистанционного запуска двигателя, что в преддверии зимы уже выглядит актуальным решением. По заявлениям создателей, сигнал

с брелока «добивает» даже с 10-го этажа многоквартирного дома.

Во-вторых, Nissan наконец-то сделал комбинированную отделку кресел. Вместо базовой ткани и опциональной кожи теперь можно выбрать добротную на вид и приятную на ощупь алькантару коричневого оттенка.

Ну и главное, ради чего во многом задумывалось это обновление: и для Qashqai, и для X-Trail отныне предлагается на выбор аж четыре головных мультимедийных устройства. Штатная медиасистема Nissan всегда была одной из причин для критики японских кроссоверов, особенно на фоне более продвинутых в этом вопросе конкурентов.

Базовая магнитола, можно сказать, — для нетребовательных пользователей, но минимальные возможности есть и у нее: AUX-выход, USB-порт и Bluetooth будут даже в самой простой комплектации. Не стесняются японцы в 2020 году и CD-проигрывателя — он тоже в наличии.



Стоимость
протестированного автомобиля
Nissan Qashqai 2.0 CVT
1 980 000 ₽

настройки шасси, управления, 144-сильного двигателя и вариатора очень хорошо сбалансированы, в чем было легко убедиться на не самых ухоженных серпантинах Предкавказья. В отличие от старшего X-Trail на «Кашкае» можно отдельно настраивать чувствительность рулевого управления и отдачи мотора, поднимая уровень взаимодействия с машиной. Расплата за интересное поведение — подзажатая подвеска, прежде всего задняя, которая на скорости не всегда успевала обрабатывать неровности.

Что же касается новой мультимедийной станции, то тут тоже нужно некоторое время на изучение и привыкание. Для того чтобы пользоваться всем функционалом головного устройства, к нему необходимо по проводу подключить смартфон, после чего через приложение активировать те или иные возможности.

В сиденьях с новой комбинированной кожно-алькантаровой отделкой, во-первых, не так скользко на виражах, во-вторых, гораздо меньше потеет спина, что важно при отсутствии у Nissan вентиляции кресел. Кроме того, новое убранство смотрится дороже и благороднее, особенно в более доступном Qashqai

Главная «фишка» системы «Яндекс.Авто» — голосовая помощница «Алиса», с которой можно вести несложную беседу и посылать ей всевозможные запросы — от поиска нужного адреса до набора телефона из записной книжки. Конечно же, многие выберут навигацию «Яндекса» и ради показа пробок — детализация заторов и путей объезда на маршруте у отечественного путеводителя пусть и не идеальная, но точно одна из лучших

чики вошли в штатную операционку приложения «Яндекса», которые работают, правда, только при проводном подключении смартфона с интернетом.

Ну и, так сказать, флагманским устройством будет полноценная Яндекс-мультимедиа, которая может работать как автономно, так и во взаимодействии с профилем пользователя через смартфон. Соответственно, водитель получает доступ к голосовым помощникам, своим плей-листам на «Яндекс.Музыке» и прочим услугам российского IT-гиганта.

Все это, в отличие от предыдущих мультимедийных систем, теперь работает совместно со всеми штатными функциями Nissan, включая, например, камеры кругового обзора. А предоставленное разнообразие маркетологи Nissan объясняют возможностью дать клиентам максимальный выбор и привычные в пользовании современные функции.

Для того чтобы оценить все это в действии, мы отправились в двухдневное путешествие по Ставрополью и Карачаево-Черкесии, выбрав в качестве первого автомобиля Nissan Qashqai с 2,0-литровым

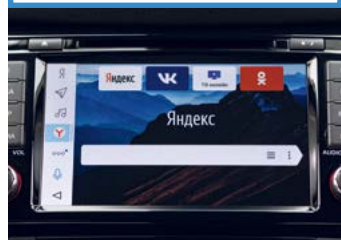


мотором, полным приводом, вариатором и мультимедийной системой Nissan Connect без штатной навигации TomTom, но с опциональной системой «Яндекс.Авто».

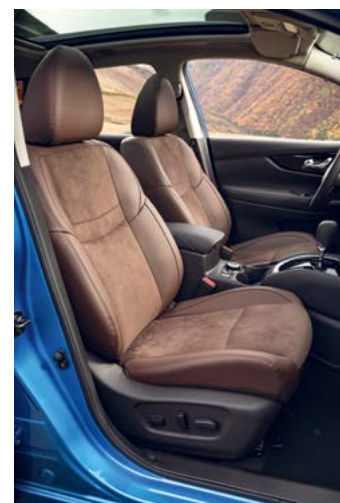
В первую очередь хочется отметить, что коричневый интерьер реально преобразил машину. Дело в том, что для Qashqai, в отличие от того же X-Trail, никогда не было доступно нарядное убранство — все варианты отделки салона были исключительно черные, что для яркого кроссовера, который нередко выбирали дамы, мягко говоря, странно.

Подробно останавливаться на ездовых характеристиках нет смысла, поскольку они никак не изменились. Обратим внимание лишь на разницу в поведении между Qashqai и X-Trail, благо контраст при пересадке из одной машины в другую был очень наглядным.

В чем «фишка» младшего кроссовера, так это в собранности —



Второй уровень — это уже полноценное multifunctionalное устройство Nissan Connect с 7-дюймовым сенсорным дисплеем. Главная особенность заключается в том, что доступна мультимедиа-система будет в варианте с навигацией и без. В качестве штатного картографа предлагается система TomTom с возможностью обновления. Выделена она отдельно потому, что навигацию в Connect можно использовать и через приложения Apple CarPlay или Android Auto. А еще российские разработ-





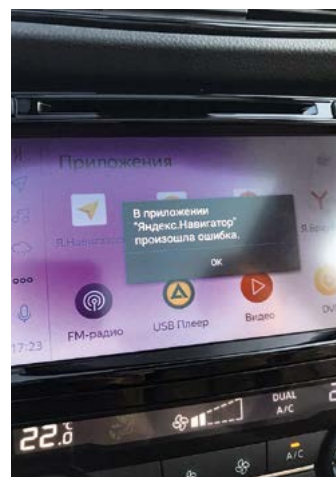
Еще один нюанс при выборе базовой системы Nissan Connect: навигационные приложения что «Яндекса», что «Гугла» работают только при наличии интернета, а вот при выборе этой же системы с путеводителем TomTom владелец получает автономную офлайн-картографию, работающую через GPS

Недостаток такой системы в том, что после подключения к машине смартфон как индивидуальный гаджет теряется и далее все — от звонков до СМС — отображается на экране и в динамиках Nissan. Кроме того, придется немного покопаться в настройках, чтобы расставить приоритеты активации Apple CarPlay или «Яндекс.Авто», а также других функций.

В целом все это кажется запутанным только на первый-второй раз и на следующий день уже никаких проблем в серфинге по меню не вызывает. Однако, как ни крути, мы вынуждены признать, что родное приложение Nissan с картами Google работает все-таки быстрее и стабильнее вшитого «Яндекса», несмотря на более актуальный и продвинутый функционал последнего. Ну а после целого дня крайне активного пользования отечественное приложение —

то ли из-за переутомления, то ли из-за теплого пятигорского солнца — сдалось и вылетело в ошибку, оклемавшись лишь через некоторое время.

Пересадка в Nissan X-Trail сразу же добавила комфорта и простора: крупный кроссовер заметно мягче и слегка потише. Кроме того, 2,5-литровый мотор чуть более эластичен, да и по удельной мощности (лошадиных сил на 1 кг массы) вседорожник превосходит Qashqai. Что тут говорить: он на класс выше, и это очень



чувствуется. Единственное, что для водителя X-Trail менее интересно: он не такой юркий и острый в реакциях, да и инерции в виражах у него больше.

Что до флагманской Яндекс-навигации, то самое приятное, что она работает без подключения смартфона: в головное устройство установлена отдельная сим-карта. Опять же, без хорошей связи со Всемирной паутиной толку в мультимедиа не будет, зато при хорошем контакте можно будет пользоваться всеми доступными услугами системы «Яндекс.Авто».



Стоимость протестированного автомобиля

Nissan X-Trail 2.5 CVT
2 425 000 ₽

Каков итог?

После всемирной гаджетизации человечества трудно было бы предполагать, что все эти тенденции не доберутся и до автотропа. В этом плане Nissan идет абсолютно верной дорогой, предлагая на нашем рынке именно то, чем потенциальные и реальные клиенты пользуются в повседневной жизни. Ну а возможность выбора рабочих систем никогда еще не была минусом. Что же касается протестированных станций, то мы выбираем, с нашей точки зрения, наиболее универсальную систему Nissan Connect со штатной навигацией TomTom и приложениями Apple CarPlay, Android Auto и «Яндекс.Авто».

Ну а выбор между двумя кроссоверами Nissan лежит исключительно в плоскости практических предпочтений. Если Qashqai — это ярко и интересно, то X-Trail — это комфортно и вместительно. Что из этих сочетаний для вас на первом месте — то и стоит выбрать.

И Nissan Qashqai, и X-Trail оснащены креслами с фирменной набивкой Zero Gravity, которые очень комфортны в дальних поездках. За два дня и почти 500 км по не самым лучшим дорогам спина так ни разу и не запросила отдыха





EUROREPAR

МОТОРНОЕ МАСЛО

ВЫБИРАЙТЕ ОПТИМАЛЬНОЕ
СООТНОШЕНИЕ

➤ **КАЧЕСТВО / ЦЕНА / ХАРАКТЕРИСТИКИ**



ВЫСОКАЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЯ



ЧИСТОТА
ДВИГАТЕЛЯ



ТЕКУЧЕСТЬ
ПРИ НИЗКОЙ
ТЕМПЕРАТУРЕ



УМЕНЬШЕНИЕ
ОКИСЛЕНИЯ
И КОРРОЗИИ



УСТОЙЧИВОСТЬ
К ВОЗДЕЙСТВИЮ
ТЕМПЕРАТУРЫ



ЗАЩИТА
ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ

www.eurorepar.com



ХАРАКТЕРИСТИКИ	Nissan X-Trail 2.5 CVT	Nissan Qashqai 2.0 CVT
Технические характеристики		
Длина х ширина х высота, мм	4640x1820x1715	4379x1836x1590
Снаряженная масса, кг	1692	1575
Объем багажника, л	497	430
Клиренс, мм	210	200
Двигатель		
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, куб. см	2488	1997
Мощность, л. с. при об/мин	171/6000	144/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	233/4000	200/4400
Трансмиссия	Вариатор	Вариатор
Привод	Полный	Полный
Ездовые параметры		
Разгон до 100 км/ч, с	10,5	10,5
Максимальная скорость, км/ч	190	182
Средний расход топлива, л	8,3	7,3

ОЦЕНКИ		Nissan X-Trail 2.5 CVT Nissan Qashqai 2.0 CVT	
ИНТЕРЬЕР	8,43	7,71	Новая отделка облагородила салоны обоих кроссоверов. В остальном разница только в размерах.
Обзор	9	8	
Эргономика	8	8	
Качество материалов	8	8	
Простор	9	7	
Передние сиденья	8	8	
Задние сиденья	9	8	
Багажник	8	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,4	8	Qashqai на ходу интереснее и собраннее. X-Trail вальяжнее, но комфортнее. Оба могут побороться на не очень серьезном бездорожье.
Динамика	8	8	
Управляемость	7	8	
Тормоза	8	9	
Экономичность	7	7	
Внедорожные способности	8	8	
КОМФОРТ	8,33	8,33	Хотя многие опции в «Ниссанах» морально устарели, оснащены кроссоверы богато. Выбор современных мультимедиа добавляет практичности.
Акустический	8	8	
Ездовой	8	8	
Оснащенность опциями	9	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,05	8,01	

Новая отделка обогородила салоны обоих кроссоверов. В остальном разница только в размерах.

Qashqai на ходу интереснее и собраннее. X-Trail вальяжнее, но комфортнее. Оба могут побороться на не очень серьезном бездорожье.

Хотя многие опции в «Ниссанах» морально устарели, оснащены кроссоверы богато. Выбор современных мультимедиа добавляет практичности.



MIMS automechanika MOSCOW

Новые возможности вместе с онлайн-выставкой
MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW DIGITAL
24 – 26 ноября 2020

www.mims.ru



ITEMF
EXPO

В 2021 году офлайн-выставка состоится в традиционные даты:
23 – 26 августа, ЦВК «Экспоцентр», Москва



Илья Огородников

«У богатых свои причуды» — расхожая фраза, которая на самом деле не лишена оснований. Люди с большими доходами, в общем-то, оправданно предъявляют более высокие требования к качеству жизни в целом и к товарам в частности, иногда вызывая недоумение у тех, чьи заработки значительно меньше. Автомобиль, само собой, — один из самых ярких примеров подобного отношения.

Причем не нужно думать, что покупка флагманской модели премиального автомобильного бренда — это и есть обретение желанного статуса, соответствующего новым финансовым возможностям владельца. Люксовые автобренды прекрасно знают цену тщеславию, а потому даже в рамках очень дорогих моделей предлагают эксклюзивные линейки — спортивные или роскошные, доступ к которым могут получить не просто богатые, а очень богатые люди.

Это как приглашение не просто на светскую вечеринку, а в закрытую VIP-зону, куда пускают только избранных, чей счет в банке соответствует необходимому уровню и где предлагается куда более высокий уровень услуг и дополнительных благ.

Компания Audi как один представителей премиального сегмента полностью соответствует всем

Две недели в роли владельца

Audi A8 L Exclusive

С флагманом модельного Audi A8 L мы знакомились дважды — на премьерном показе в Италии и в путешествии по французскому Провансу. Конечно же, в таких локациях представительский лимузин смотрелся великолепно, да и по европейским полупустым дорогам фланировал грациозно. Однако в российском мегаполисе условия эксплуатации совершенно иные. Журнал «Движок» получил на длительный тест одну из самых дорогих модификаций Audi A8 L Exclusive и на своем опыте проникся всеми нюансами владения люксовым автомобилем.

Каково это —
ездить на машине
за 13 миллионов



Матричные лазерные фары — лучшее, что можно придумать для ночного движения. Лупят они так, что перед водителем просто нет неосвещенных зон, при том что встречные машины оптика не засвечивает. Наблюдать, как система затеняет в движении окружающие машины, — сравни магии



веяниям статусной жизни, а потому клиентам, которым от немецких автомобилей с четырьмя кольцами нужно немного больше, чем всем остальным, предлагается пройти в закрытый зал под говорящим названием Exclusive. Именно здесь рождаются машины, которые «снаружи и внутри» будут с огромной

Очень дорогие опции из каталога Exclusive — это возможность показать свое финансовое превосходство перед «рядовыми» покупателями А8. Например, специальные цвета кузова стоят втрое дороже обычных. А вместе с опциональными 20-дюймовыми дисками доплата превысит стоимость новой «Лады Гранты»

вероятностью существовать в единственном экземпляре. Собственно, одна из них, доставшаяся нам на тест, — именно из этой коллекции.

Снаружи понять это удастся только знатокам. Определяющий признак — цвет. Во-первых, он не черный, что уже отделяет А8 L от казенных «персоналок», купленных в корпоративный автопарк для развозки руководства. Но главное, что он и не обычный песочно-бежевый, который предлагается всем желающим за доплату в 77 900 рублей.

Тестовая Audi А8 L выкрашена в светло-золотистый перламутр из каталога Exclusive. Доплата за такой оттенок составляет 217 500 рублей. Еще во столько же обойдутся 20-спицевые 20-дюймовые диски. Эксперты разглядят у машины и матричные лазерные фары, которые стоят 351 500 рублей. Пакет декоративного хрома и стеклянную крышу с люком мы в расчет уже не берем: эти опции встречаются регулярно. В итоге только внешний антураж прибавил к стоимости авто миллион рублей.

Когда же открывается любая из дверей, с трудом верится, что



Интерьер Audi А8 L Exclusive — рай для кинестетики. Эксклюзивное сочетание цветов и материалов стоит немалых денег. Одни коврики под ноги с обшивкой пола обойдутся в 204 000 рублей. К ним прилагаются черные подставки для ступней

перед тобой не королевская карета ручной работы. Вся интерьерная отделка — заказной вариант исполнения Exclusive, который не доступен для рядовых комплектаций.

Светло-коричневая нежнейшая кожа Valcona сочетается с белой бархатной алькантарой, в которую укутан практически весь салон, дополненный лакированным деревом и металлическим декором. Причем в белом цвете исполнен даже пластик нижних панелей торпеды. Только за то, чтобы обладать

подобным сочетанием материалов и цветов, придется доплатить — внимание! — 1 403 000 рублей.

А теперь прибавляйте сюда еще такие тонкости набора Exclusive, как специальные белые коврики под ноги за 204 000 рублей и ремни безопасности, специально сделанные под цвет кожаной отделки, за 161 900 рублей! И это мы еще даже не начали перечислять технологические опции.

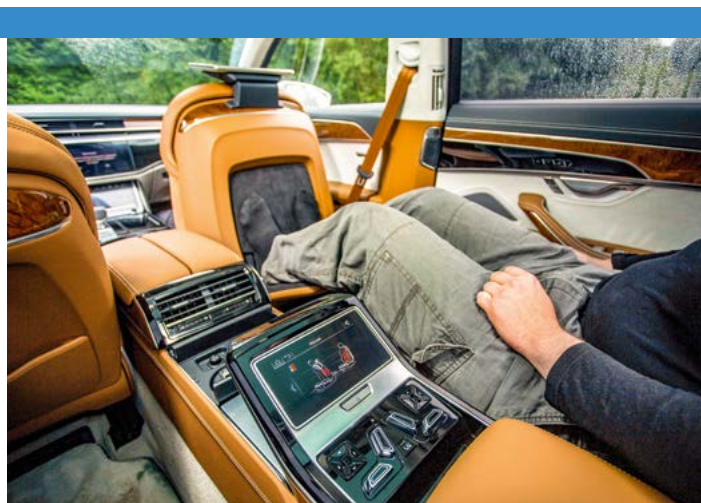
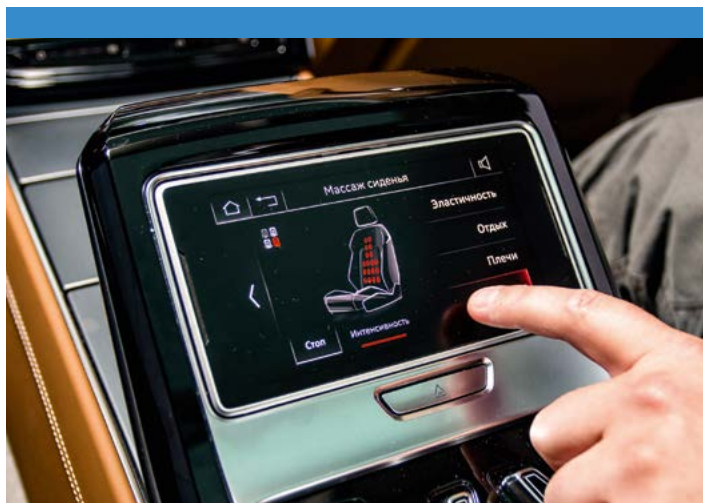
Нюансы вождения подобного автомобиля мы отводим на второй план: тут удивляться нечему —

✓ Поистине уникальная опция Audi А8 L Exclusive — массаж ступней

Навороченная лаунж-зона, способная быстро погрузить в релакс и даже уснуть по дороге, — один из столпов, на которых держится небывалый комфорт Audi А8 L Exclusive

за рулем хозяин будет оказываться редко, а потому погрузимся в ощущение себя боссом.

Трудно представить, что при выборе исполнения Exclusive владелец сохранит в Audi А8 стандартный трехместный «диван». Существует еще промежуточный вариант в виде большого от-



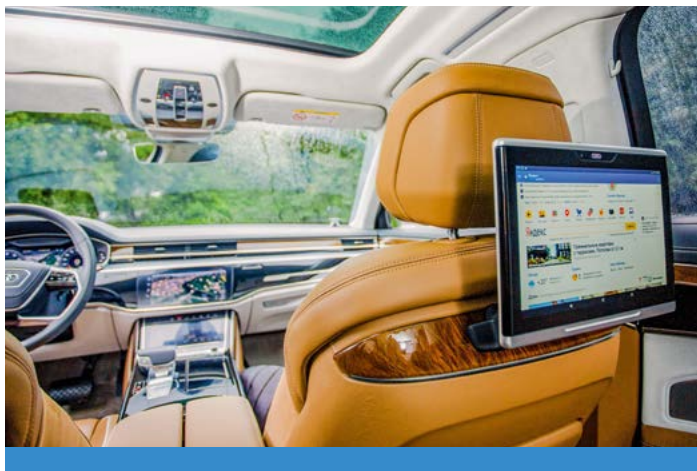
кидывающегося подлокотника с пультом управления, но в данном случае выбор очевиден: шикарная лаунж-зона с секретером и почти всем возможным функционалом.

Сразу скажем, что не хватает тут всего двух опций: выдвигаемого из центрального бокса «самолетного» столика и мини-бара в спинке центральной секции, вместо которого — просто еще один тайник. Если честно, будь я на месте владельца этой машины, заказал бы уже и эти вещи до кучи, так как стоят они на фоне всего остального недорого, а, например, в путешествии комфорта бы прибавили.

Разумеется, у задних кресел имеется полный набор электрорегулировок, вентиляция и подогрев. А это неплохой по силе давления массаж с массой программ — круто! Что не очень удобно, так это необходимость удерживать кнопки предустановленных положений, пока сиденье не примет нужную позицию.

Главная же «фишка» интерьера Exclusive — массаж ступней, встроенный в спинку переднего правого кресла. Признаемся честно: это скорее навороченная игрушка. Во-первых, электроприводы раскладывают массажный кабинет не очень быстро, во-вторых, более-менее промассировать ступни получится, только если в ответ давить на зону массажа. Ну и конечно, снимать в машине ботинки после интенсивного рабочего дня как-то не очень эстетично.

Вторая часть — развлекательная. Каждому из задних пассажиров положено по планшету с выходом в интернет, ТВ-тюнером



и прочими мультимедийными возможностями. Очень удобно то, что дисплеи съемные и пользоваться ими можно автономно, что регулярно и делалось.

Еще один маленький дисплей, управляющий функциями автомобиля, расположен в подлокотнике и также съемный, что уже выглядит излишним: пользоваться им стационарно сподручнее, чем каждый раз выщелкивать из пазов.

В целом комфорт босса в Audi A8 L держится на трех столпах: это сверхнавороченная лаунж-зона, погружающая в релакс, масса практичных мелочей под руками — от выбора цвета и яркости

Водитель Audi A8 L Exclusive находится в комфорте, по уровню схожем с тем, что ощущают обитатели заднего ряда. Ему доступны и массаж кресла, и почти все мультимедийные возможности — только расслабляться нельзя

подсветки салона до розетки на 230 В и макияжных зеркалец в потолке — и, конечно же, уровень ездового комфорта, половина которого зависит от мастерства наемного водителя.

Если вы собрались пересечь за руль, знайте: вас посчитают

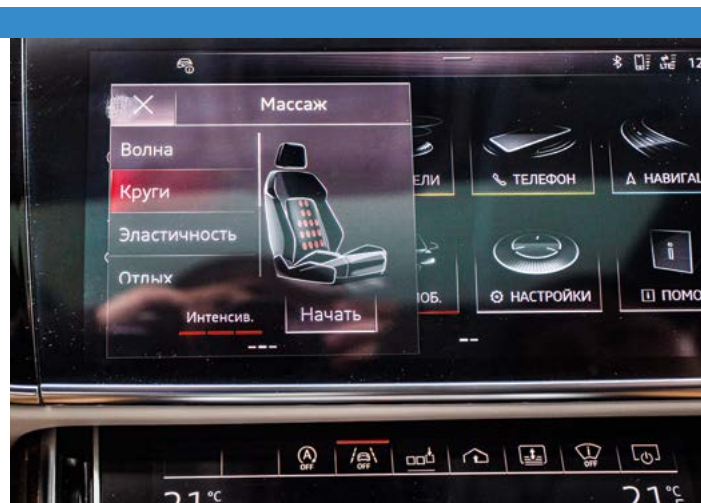
< Задние экраны-планшеты съемные и могут использоваться автономно

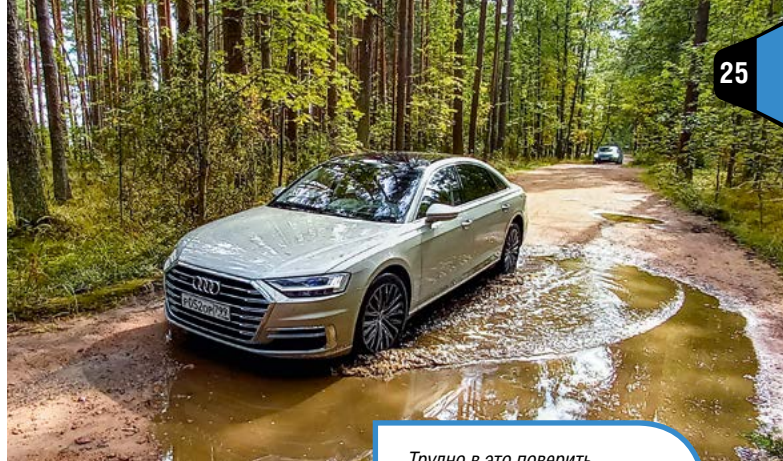
шофером. А уж если в окно будет видно сложенное правое переднее сиденье — значит, хозяин точно находится сзади. Все удлиненные L-версии представительских моделей воспринимаются исключительно как «персоналки». Однако уважение в потоке от этого никуда не девается: человеку за рулем подобной машины неведомы подрезания, впикивания перед носом или, не дай бог, моргания дальним сзади.

Еще одна подмеченная «фишка» — подъезды к платным и закрытым парковкам крупных бизнес-учреждений и дорогих ресторанов. Ко мне на моей личной машине охрана подбегала с вопросом, куда я собрался и что здесь делаю, а вот на Audi A8 L мне сначала открывают слагбаум,

ХАРАКТЕРИСТИКИ Audi A8 L 55 TFSI

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5302x1945x1488
Снаряженная масса, кг	1920
Объем багажника, л	505
Клиренс, мм	100–165
Двигатель	
Тип	V6, турбобензиновый
Объем, куб. см	2995
Мощность, л. с. при об/мин	340/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	500/1370
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	5,7
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	7,8





Трудно в это поверить, но Audi A8 L Exclusive справляется даже с внедорожными вылазками. Если поднять пневмоподвеску в верхнее положение, то с полным приводом quattro и отличной тягой под правой ногой лимузин способен прорваться даже сквозь подтопленный дождем лес

показывают свободное место на парковке, а уже потом вежливо интересуются, куда и к кому наше высочество прибыло.

Сильно поменялись ощущения от процесса вождения. Если на премьерных тестах Audi A8 я пытался оценить возможности разных моторов, почувствовать разные режимы адаптивной подвески и уловить подруливающий эффект задней подвески в скоростных виражах, то в повседневном использовании на первый план вышли совершенно другие требования.

Во-первых, практически полностью потеряла значение мощность мотора. Базовый бензиновый двигатель V6 на 340 л.с., способный ускорять двухтонный лимузин до «сотни» за 5,7 секунды, показал, дай бог, если половину своих возможностей. Все дело в том, что

на A8 L Exclusive можно и нужно не ездить, а фланировать: ни кивком, ни ударами затылком о подголовник задних пассажиров недопустимы, а потому демпфированная педаль газа, которая нас смущала на премьерных тестах, стала лучшим помощником водителю.

Из всех возможных режимов системы регулировки «характера» Drive Mode на первый план вышел Comfort, а на трассовых прострелах — Efficiency, вместе с которым работал адаптивный круиз-контроль последнего поколения, умеющий катиться в пробке и самостоятельно трогаться с полной остановки, а также система удержания в полосе. То есть без пяти минут автопилот. В итоге при загородных вояжах удавалось показывать расход менее 9 литров на 100 км, а великолепная шумоизоляция, полностью отгоражива-

ющая от внешнего мира, превращала путешествие любой длины в прогулку.

Каков итог?

Audi A8 L Exclusive навсегда отпечатывается в памяти не только потому, что это передвижной островок роскоши с элементами спа-центра и домашнего кинотеатра. Подобные машины переворачивают привычный уклад жизни: тебе не хочется, да уже и не нужно никуда торопиться, не надо никому ничего доказывать, а чаще всего — даже объяснять: представительский лимузин молча дает понять окружающим, что ты тут не просто так, а значит, и лишних вопросов задавать не стоит. И именно это дарит какое-то спокойствие и умиротворение от обладания подобным авто.

Уровень уважения в транспортном потоке непривычно возрастает до максимума. Владельцы автомобилей масс-сегмента предпочитают просто не связываться,

а хозяева дорогих премиальных внедорожников, принимая человека за рулем Audi A8 L Exclusive, само собой, за водителя, почти всегда услужливо уступают дорогу, отдавая себе отчет, что сзади в такой машине может сидеть кто-то поважнее, повлиятельнее и, конечно, побогаче.

Последний фактор неумышленно будит классовое сознание и шепчет о несправедливости подобного отношения. Ведь я не герой войны, не нобелевский лауреат, не народный артист и не выдающийся ученый. Я просто на время оказался хозяином очень дорогого куска железа — а люди вокруг стали относиться ко мне так, как будто я спас мир... Кажется, общество где-то свернуло не туда.



Стоимость протестированного автомобиля

Audi A8 L
13 352 100 ₽



ОЦЕНКИ Audi A8 L		
ИНТЕРЬЕР	9,43	Интерьер Audi A8 L Exclusive — это роскошный кабинет со спа-зоной и домашним кинотеатром.
Обзор	9	
Эргономика	9	
Качество материалов	10	
Простор	10	
Передние сиденья	10	
Задние сиденья	10	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,75	Ездовые параметры Audi по традиции завязаны на выставленный режим «характера», однако использование машины в качестве «персоналки» избавляет от необходимости задумываться о мощности мотора и динамике.
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	9,66	Опциональный набор и акустическая атмосфера никаких вопросов не вызывают. Но на волнах седан покачивает больше ожидаемого, а колдобины иногда «дотягиваются» до пассажиров через 20-дюймовые диски.
Акустический	10	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	9,28	

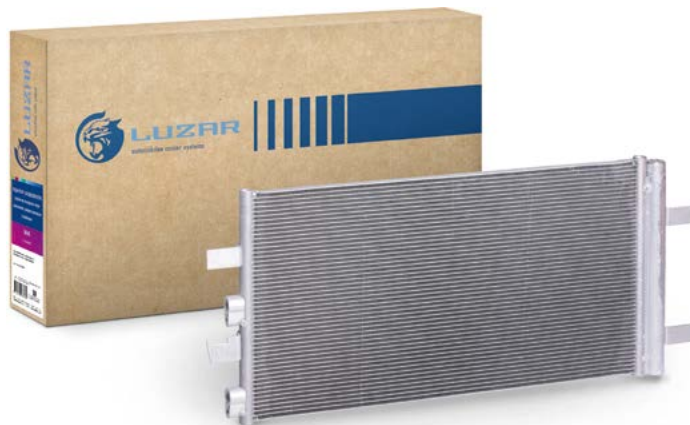
Luzar представил конденсеры для BMW

Компания Luzar объявила о расширении фирменной линейки радиаторов кондиционера (конденсеров) за счет моделей для ряда автомобилей BMW.

В частности, радиатор LRAC26109 предназначен для таких автомобилей, как BMW 5 Series (E60/61) 2003 модельного года, 6 Series (E63) 2003 м.г., 7 Series (E65) 2001 м.г. с бензиновыми двигателями. Заявленная розничная цена конденсера — 6290 рублей.

Радиатор LRAC2613 адресован владельцам кроссоверов BMW X1 (F48) M/A 2015 м.г. В рознице новинка стоит 8660 рублей. Модель LRAC26193 предназначена для кроссоверов BMW X5 (E70) и X6 (E71) 2006/2007 м.г. и стоит 5230 рублей.

Все три указанных радиатора кондиционера Luzar — алюминиевые, с паяной сердцевинкой и ресивером-осушителем ■



Osram запускает продажи новых бюджетных светодиодных ламп

Компания Osram объявила о выводе на рынок бюджетных светодиодных автоламп, предназначенных для замены штатных галогенных источников света.

Новинки, как сообщает пресс-служба компании, относятся к специальной серии LEDDriving HL. Предназначены новые автолампы для владельцев легковых машин и мотоциклов, которые «хотят перейти с галогенного освещения на светодиодное без существенных затрат».

Светодиодные лампы семейства LEDDriving HL излучают холодный белый свет с цветовой температурой 6000 K; заявленная яркость подобных источников освещения — до 110% больше по сравнению со стандартными «галогенками». Оптимальный температурный режим без перегрева светодиодов обеспечивает фирменная система распределения тепла.

Новые автолампы, как отмечают в Osram, отличаются также компактным корпусом со встроенной электроникой; установка их осуществляется по принципу Plug & Play и занимает не более 10 минут. Геометрия LED-элемента, по заявлению производителя, «практически на 100% соответствует размеру и позиции нити накала галогенной лампы», что «гарантирует правильное светораспределение на дороге».

Первые модели серии LEDDriving HL от Osram — LED-лампы на замену стандартных H4 и H7 в головной оптике — уже поступили в продажу в России и Казахстане. Новые лампы, как отмечает компания-производитель, не имеют одобрения ECE и подходят только для внедорожного использования ■

Zekert расширил линейку компонентов тормозной системы

Компания Zekert объявила о расширении фирменного ассортимента деталей тормозной системы за счет новых моделей тормозных дисков и барабанов.

Для заказа, как сообщает пресс-служба компании, стали доступны более ста новых артикулов; новинки предназначены для автомобилей отечественных и зарубежных марок.

В частности, новые тормозные диски и барабаны марки Zekert адресованы владельцам Toyota Camry (V70, A70, H70) (17-), Toyota C-HR (X10) (16-), Lexus ES200/250/300h/350 (18-); Mitsubishi Pajero (15-), Land Rover; Range Rover IV (12-), Range Rover Sport (13-); Hyundai Tucson III (15-), Santa Fe III (12-); Kia Sportage IV (15-), Sorento III (15-); Lada Largus (12-); Renault Captur (13-), Clio IV (13-), Logan I-II (07-), Sandero II (13-); Mercedes-Benz C-Class (205) (13-), E-Class (W213, 238) (16-) и других.

В числе основных преимуществ тормозных дисков и барабанов Zekert компания называет использование высококачественного серого чугуна, а также высокую точность обработки рабочей поверхности диска (до 0,02 мм) ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Brembo представил новые экологичные тормозные диски

Компания Brembo представила тормозные диски нового семейства Greentive с технологией, снижающей уровень выбросов тормозной пыли.

Решение, примененное Brembo для уменьшения объемов пыли, образующейся в процессе торможения, представляет собой специальный дополнительный слой покрытия, наносимого на поверхность диска. Указанный слой наносится по технологии HVOF (High-Velocity-Oxy-Fuel), которая, в свою очередь, является одним из видов термического напыления.

За счет нового покрытия, как заявляет производитель, диски меньше изнашиваются (соответственно, и служат дольше), лучше сопротивляются коррозии, а главное — генерируют меньшие объемы тормозной пыли, в то время как тормозная система автомобиля со стандартными компонентами является одним из основных источников выбросов вредных для здоровья твердых частиц. Высокий же уровень коррозионной стойкости новых дисков станет особенно ценным при установке их на электромобили последнего поколения, поскольку тормозная система в них при повседневной езде задействуется реже, чем на машинах с традиционными ДВС.

Название Greentive образовано от слов green («зеленый») и distinctive («отличительный») и призвано, по замыслу итальянцев, подчеркивать экологичность новой разработки. Новая технология, как уточняют в Brembo, применима для всех типов тормозных дисков, выпускаемых компанией: цельнолитых, облегченных, «плавающих» двухсоставных, а также изготавливаемых по технологии двойного литья (Dual Cast).

Позиционируются тормозные диски серии Greentive в качестве компонентов для автомобилей классов премиум и люкс. Станут ли новые диски доступны на российском рынке, официально пока не сообщается ■



РАДИАТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ / ОХЛАЖДЕНИЯ



**РАСШИРЕНИЕ АССОРТИМЕНТА
для автомобильных марок**



на правах рекламы

- Ford
- Mazda
- Volkswagen
- Kia
- Audi
- Chevrolet
- Hyundai
- Skoda
- Opel
- LADA

Wonderful

ШЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

**Незаменимый элемент безопасности
при управлении транспортным средством**



долгий срок
службы



универсальность



всесезонный
ассортимент



отличное
качество

- БЕСКАРКАСНЫЕ И КАРКАСНЫЕ
- ГРУЗОВЫЕ И АВТОБУСНЫЕ
- ШЕТКИ ЗАДНЕГО ОКНА
- ЗИМНИЕ ШЕТКИ
- СМЕННЫЕ ЛЕНТЫ



www.nord-yada.ru

редактор рубрики
Роман Зубко

Trialli представил новые тормозные диски и барабаны

Бренд Trialli объявил о расширении фирменного ассортимента автокомпонентов группы «Тормозные диски, барабаны».

Линейка тормозных дисков и барабанов Trialli пополнилась более чем 40 новыми позициями, сообщает пресс-служба бренда. В частности, на рынок вышли детали для ряда моделей ВАЗ, Lada, Volvo, Nissan, Chevrolet, Hyundai, Volkswagen, Ford, Renault, Toyota, Kia, Geely, Haval, Lexus, Lifan, Skoda.

Тормозные диски и барабаны Trialli Linea Qualita изготавливаются из высококачественного серого чугуна G11H18 с высоким содержанием углерода. Детали, как заявляет производитель, обладают повышенными износостойкостью, механической прочностью и термическими характеристиками. Диски данной линейки имеют эффективную систему вентиляции и обладают улучшенной охлаждающей способностью и устойчивостью к термической деформации.

Тормозные диски Trialli семейства Linea Superiore целиком отливаются из чугуна класса G11H18, исходный сплав модифицируется кальцием и алюминием. Такие диски имеют статическую балансировку, исключающую биение, и окрашиваются порошковым покрытием черного матового цвета. На тормозные диски Linea Superiore действует расширенная гарантия — 2 года или 100 тыс. км пробега ■



Fixar представил в России новые детали подвески

Компания Carberry GmbH объявила о расширении российской линейки деталей подвески и системы рулевого управления, выпускаемых под брендом Fixar.

Текущее обновление, как сообщает пресс-служба компании, включает новинки в таких товарных группах, как опоры двигателя, рычаги подвески и сайлент-блоки рычагов. Среди главных новинок компания выделяет такие позиции, как рычаг Fixar FQ1049R/L для Ford Focus/C-Max (10–); рычаг FQ1064R/L для BMW X5/X6 (F15/F16) (13–); опора ДВС FL1093 для Toyota Camry (11–); сайлент-блоки рычага FG0653 и FG0652 для Hyundai Creta (16–).

Все автокомпоненты марки Fixar сертифицированы и соответствуют требованиям законодательства ЕС и ЕАЭС; заводы Carberry GmbH имеют сертификаты ISO/TS16949:2009.

На все детали подвески Fixar распространяется безусловная гарантия производителя — 1 год с момента покупки ■

Schaeffler и Bosch будут вместе выпускать системы полноуправляемого шасси

Концерн Schaeffler и компания Robert Bosch Automotive Steering GmbH объявили о партнерстве в сфере разработки и производства новых систем подруливающей задней оси.

Заявленная цель сотрудничества — расширение присутствия компаний-партнеров в соответствующем сегменте рынка автокомпонентов, а также расширение линейки модификаций разработанной Schaeffler системы iRWS (intelligent Rear Wheel Steering).

Компании будут предлагать заказчикам комплексные решения в сфере систем управления задними колесами. В рамках партнерства Schaeffler будет предоставлять мехатронные системы iRWS; Bosch Automotive Steering, в свою очередь, займется поставкой необходимого ПО и электроники в виде блоков контроля системы рулевого управления.

Система iRWS от Schaeffler создавалась с прицелом на максимально возможное снижение массы и весит в сборе всего 8 кг. В ее основе — планетарная роликовая передача с функцией самоблокировки; последняя, как уточняют в Schaeffler, необходима для того, чтобы исключить самопроизвольный «доворот» задних колес. Система iRWS, как утверждает компания-разработчик, является малошумной, поэтому подходит для применения, в частности, на электромобилях.

Bosch в рамках сотрудничества с Schaeffler будет поставлять блоки контроля системы рулевого управления в виде встраиваемых модулей, включающих управляющую электронику, электромотор и необходимое программное обеспечение. Такие блоки управления, как заявляют в Bosch, имеют встроенную систему безопасности для защиты от кибератак; обновление ПО происходит дистанционно — по технологии OTA (Over-the-Air) ■





StartVOLT начал выпускать свечи накаливания

Компания StartVOLT объявила о расширении фирменной линейки компонентов автомобильных электросистем за счет новой товарной группы — свечей накаливания.

Ассортимент свечей накаливания марки StartVOLT на момент начала поставок включает 52 позиции для популярных в России дизельных легковых и легких коммерческих автомобилей, а также грузовиков. Гамму свечей накаливания для грузовых машин составят на первых порах модели для ГАЗ 3310 «Валдай» и ЗИЛ-5301 с двигателем ММЗ-245. В дальнейшем компания намерена развивать ассортимент свечей для грузовых автомобилей.

Все свечи накаливания StartVOLT — штифтовые (металлические), с двойной спиралью (саморегулирующиеся). Подобная конструкция деталей, как отмечают в компании, применяется для предотвращения перегрева свечей в первые минуты работы двигателя. Свечи проходят 100-процентный пооперационный контроль качества при производстве; на них распространяется расширенная гарантия: 2 года с момента продажи.

Диапазон цен на свечи накаливания StartVOLT — от 225 рублей за свечу для Toyota Land Cruiser 80 (90–) 4.2D до 925 рублей для Nissan Patrol (00–) 3.0D ■



CTR выпустил новые запчасти

Бренд CTR объявил о расширении фирменного ассортимента запчастей за счет 48 новых артикулов.

Новинки, как уточняет пресс-служба компании, предназначены для автомобилей ряда японских и корейских марок, а также для отечественной Lada.

В частности, линейка автозапчастей CTR пополнилась пятью наконечниками рулевой тяги, два из которых предназначены для автомобилей Nissan, один — для Ford, три — для машин концерна GM. Для автомобилей Lada в ассортименте CTR появились сайлент-блоки (9 артикулов).

Кроме того, линейку запчастей пополнили опоры двигателя (25 — для Hyundai и Kia, три — для GM Korea), а также четыре артикула тормозных колодок для автомобилей Toyota.

Ранее, в августе текущего года, бренд CTR расширил ассортимент автозапчастей за счет 24 новых артикулов деталей подвески и рулевого управления ■

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

БЕНЗИН С ЭЛЕКТРИЧЕСТВОМ

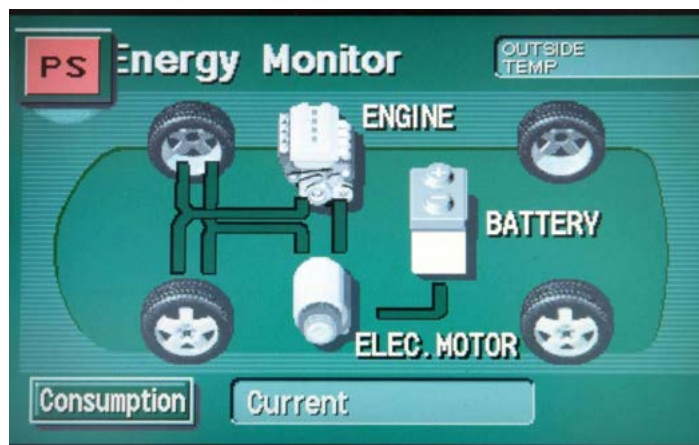


Илья Огородников

Изначально было понятно, что автомобили с гибридными двигателями, где обычному ДВС помогает электромотор с тяговой батареей, — это промежуточное звено: сегодня автоконцерны поголовно переходят на полноценные электромобили. Однако на вторичном рынке количество гибридных моделей достаточно велико. Причем даже в нашей стране их популяция такова, что в городах открываются профильные автосервисы, готовые выполнять ремонт почти любого уровня сложности. Корреспондент «Движка» провел день на СТО «Гибрид Сервис» в Санкт-Петербурге и поговорил с его руководителем Сергеем Щербаткиным.

Многие удивятся, но в нашей стране гибридные авто имеют неплохое распространение и спрос — как на вторичном, так и на первичном рынке. Другой вопрос, что большая часть новых автомобилей — это представители премиум-брендов, а если еще точнее — одной марки: Lexus. Рынок «бэушных» гибридов куда шире — тут огромное количество пригнанных как из Японии, так и из Европы и США всевозможных моделей разных классов, по разной цене и в разном состоянии. Лидером среди последних является хэтчбек Toyota Prius, который продолжительное время даже поставлялся к нам официально.

Очень интересна мотивация покупки гибридного автомобиля. Например, в компании Lexus открыто говорят о том, что хорошие продажи гибридных моделей — отнюдь не ответственность покупателей перед экологией или желание сэкономить на расходе топлива. Просто гибриды Lexus — это



самые мощные и дорогие модификации, которые клиенты выбирают ради престижа и статуса, не всегда даже подозревая, что под капотом есть электродовесок.

Кстати, российские владельцы гибридных «Лексусов» с многолетним стажем также признаются, что за время владения подобной машиной никакой экономии топлива они не заметили: «жрет, как и все». Однако сами ощущения от динами-

ки и комфорта бензоэлектрических машин им нравятся, так что менять их они не торопятся.

Причем тут все-таки есть некая доля самовнушения: дело в том, что, по официальным данным самой же компании Lexus, разница в динамике между одинаковыми моделями, но с разными силовыми агрегатами почти отсутствует. Например, тот же Lexus RX350 разгоняется до 100 км/ч за 8 секунд, а Lexus RX450h с элек-

Разбираем все
нюансы ремонта
гибридных
автомобилей

трическим довеском — за 7,7 секунды. А ситуация с кроссовером NX прямо противоположная: гибридная модификация уступает в динамике обычной бензиновой больше 2 секунд.

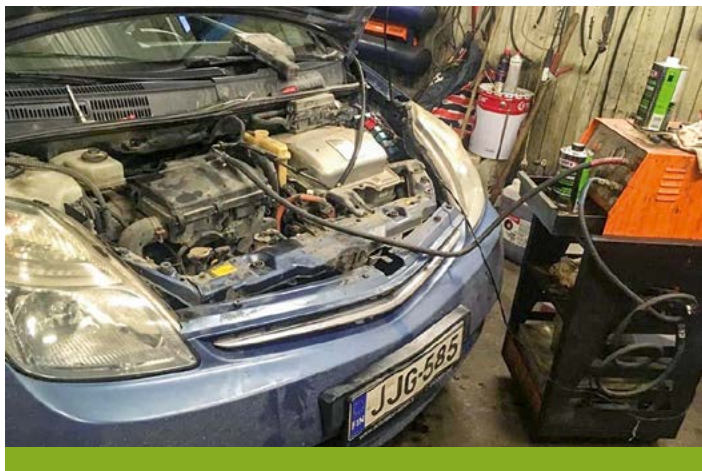
То же самое касается и вторичного рынка: большинство владельцев гибридных машин, как правило, принципиально поиском битопливной версии не занимались. Просто попалось хорошее предложение: свежая Toyota за недорого. Ну а дальше, если почитать отзывы, люди в большей степени открывают для себя не гибридные технологии, а просто новую модель, на которую они раньше не смотрели.

Очень часто можно встретить похвалу из разряда «пересел со старого 2,5-литрового „Форда“ на свежий 1,5-литровый „Приус“ и ощутил „гибридную“ экономичность!» — разница в объеме мотора почему-то опускается. Или еще один распространенный комплимент, когда люди открывают для себя кузов хэтчбек: «После своего старенького седана решил взять „Приус“ и удивился, что в багажник влезает стиральная машина, — отличный автомобиль, всем рекомендую».

Акцент именно на «гибридных» достоинствах делает лишь каждый третий-четвертый владелец: нет стартера — машина заводится в любой мороз, нет проблем с коробкой передач — ее роль выполняет редуктор. И так далее.

Само собой, в большинстве случаев владельцы опускают неприятные моменты поломок или ремонтов, а также специфические нюансы обслуживания гибридных автомобилей. Ведь гибрид — это как бы два агрегата: к классическому бензиновому ДВС со всеми его проблемами добавляются

60% гибридных автомобилей в России — это машины с правым рулем, купленные на японских аукционах и обитающие главным образом в Зауралье. Косвенная причина того, что именно японские производители ударились в гибридные технологии, заключается в особенностях инженерной школы: японцам так и не удалось создать действительно удачную линейку экономичных дизельных двигателей, без которых невозможно было конкурировать в Европе. А одним из главных экспортных рынков для японцев всегда был американский, где дизели непопулярны, а экологические нормы строгие. Фактически у японских конструкторов не оставалось выбора, кроме как дорабатывать свои надежные, но старые бензиновые «атмосферники» до экостандартов с помощью электротехнологий, чтобы одновременно угодить всем



«фишки» электромотора, батареи и управляющей электроники, которая занимается синхронизацией работы битопливной системы.

О сервисной стороне обслуживания гибридных автомобилей нам согласился рассказать руководитель петербургского СТО «Гибрид Сервис» Сергей Щербаткин.

Гибрид гибриду рознь

При общей концепции слияния бензинового и электрического моторов техническая реализация

подобных авто отличается порой от модели к модели, не говоря уже о разных марках. И, увы, пресловутое «настоящее японское качество» дает сбой из-за излишней навороченности систем и массы нюансов, которые вносят коррективы и в работу ДВС.

Главное, что нужно помнить: гибрид — это не электрокар, без бензинового мотора система работать не будет. А потому на первом месте, разумеется, ДВС. Тут, в общем-то, все как обыч-



Бедой гибридных модификаций Lexus — трещина боковой крышки трансмиссии, появляющаяся в одном и том же месте. Это конструктивный просчет японских инженеров, который не был исправлен и на современных моделях. Отдельно деталь не продается — по гарантии меняют коробку в сборе. «Гибрид Сервис» разбирает трансмиссию и заваривает трещину аргоном, после чего узел продолжает работать в обычном режиме без каких-либо проблем

но: регулярная и частая замена качественного масла, фильтров, системы ГРМ и — внимание! — обязательная чистка топливной системы.

Гибрид очень критичен к точной работе бензинового мотора: любые сбои, которые, как правило, происходят из-за топливной аппаратуры,

приводят к резкому увеличению нагрузки на электрическую составляющую, а она старается компенсировать провалы в работе. Из-за этого система может выйти из строя гораздо раньше положенного срока.

Еще одна особенность — работоспособность системы конди-



IT WORKS FOR ALL.

**ZEKERT — ЭТО РАБОТАЕТ
ДЛЯ КАЖДОГО.**

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



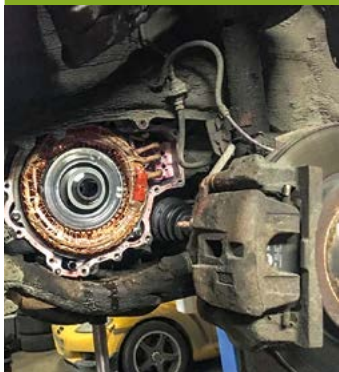
ZEKERT
www.zekert.de

онирования и (отдельно) охлаждения батареи. Дело в том, что тяговая батарея, которая расположена, считай, в салоне автомобиля, не переносит перегревов, а потому в салоне всегда должно быть прохладно, что обеспечивается как раз за счет исправного кондиционера. Если же для тягового аккумулятора предусмотрена отдельная система охлаждения, например вентилятор, то за его функционированием также нужно следить.

Особенность гибридов Toyota — отдельная помпа системы охлаждения инвертора, жидкость для которой одновременно служит и смазкой. Менять ее нужно строго каждые 40–50 тыс. км, иначе помпа начинает подклинивать, что ведет к перегреву и выходу из строя очень дорогого инвертора.

Что же касается коробки передач, то в «Тойотах», а позже и почти во всех остальных гибридных автомобилях начали использовать так называемый электровариатор, или e-CVT. Правда, чисто технически коробка с классическим вариатором отношения не имеет: это некий симбиоз планетарного

Отдельная составляющая гибридных автомобилей — тормозная система. Дело в том, что она участвует в процессе рекуперации энергии. То есть гибридные автомобили тормозят в первую очередь мотор-генераторами, затем передними тормозами и в последнюю очередь — задними. Таким образом, ресурс колодок и дисков по сравнению с обычным автомобилем возрастает порой в 3–4 раза. Но есть маленький нюанс: из-за куда меньшей востребованности на гибридных авто закисают суппорта, так что на каждом ТО необходимо выполнять профилактику



Батарея Toyota Prius состоит из 28 элементов, каждый из которых можно заменить отдельно

редуктора со специальным электромотором, который изменяет скорость вращения солнечной шестерни. В такой коробке нет ни передач, ни гидротрансформатора, да и в целом сломаться там могут только втулки муфты, подшипники и в редких случаях дифференциал.

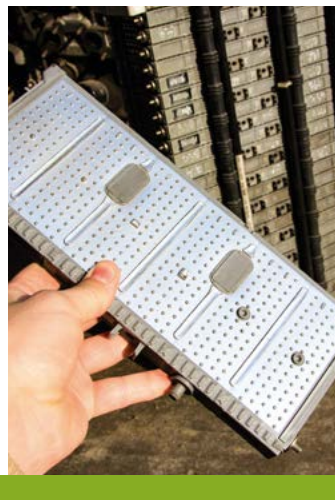
Рекомендации по таким коробкам стандартные: главное — это максимально частая замена масла (не позже 40 тыс. км пробега). Эксперты «Гибрид Сервис» рекомендуют использовать только оригинальные масла производителей, в частности по Toyota это трансмиссионное масло ATF WS.

Если же наблюдаются чисто механические повреждения, то обычно никто такую трансмиссию не перебирает — ее просто меняют на контрактную, благо стоит это не очень дорого: от 20 тыс. рублей.

Батарея и срок ее службы

Главный источник беспокойства в случае с гибридным автомобилем — это, конечно, тяговая батарея, состоящая из нескольких десятков отдельных сегментов. Как ни крути, а даже при идеальном содержании с возрастом ее емкость падает, ячейки разрушаются, контакты окисляются и бортовой компьютер выдает ошибку что-то вроде Check hybrid system. С вероятностью 90% это проблема именно батареи.

Сразу стоит обратить внимание, что батареи на разных гибридных автомобилях могут быть разными: где-то стоят элементы в виде



парных цилиндров, прозванные в народе «бамбуком», где-то — более привычные катриджи-аккумуляторы. Количество и размер тоже разнятся, но в основном это все никель-металлгидридные элементы.

После диагностики батарея снимается — приходится частично разбирать заднюю часть салона, что требует дополнительного времени и денег. Затем она подключается к специальному стенду, нагружается и проверяется монитором — необходимо измерить ток

Производители диагностического оборудования почему-то не позаботились о мониторе, который может проверять все ячейки батареи одновременно, а потому техники СТО «Гибрид Сервис» сделали его сами: прибор получился не очень эстетичным внешне, зато весьма эффективным



Компания Toyota использует для своих гибридных моделей разные двигатели — от 1,5-литрового агрегата до V8 5.0. И, как показывает практика обслуживания, чем мощнее основной ДВС, тем больше проблем с гибридной системой, компоненты которой порой не справляются с огромным крутящим моментом. Специалисты СТО «Гибрид Сервис» фиксируют увеличение количества обращений владельцев Toyota Prius даже при переходе от мотора 1.5 к 1.8

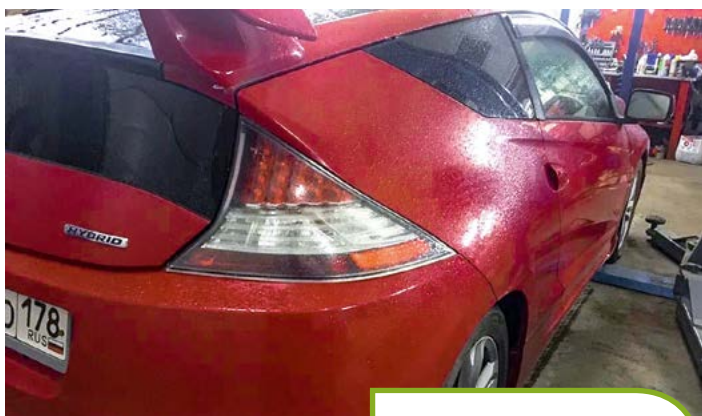
в каждой ячейке батареи, чтобы определить «битые» элементы.

Итак, нормальное состояние вольтжа каждой ячейки — 7,5 В. Отклонение не должно превышать 0,3 В. Все, что не вписывается в эти значения, — ошибка и неисправность ячейки. Если количество «битых» элементов превышает 50% — батарея идет на выброс. В зависимости от емкости и размера машины она обычно состоит из 28–40 элементов.

Главный недостаток в том, что «битые» ячейки портят окружающие исправные. Так что если проблему запустить, не очень дорогое обновление трех-пяти элементов грозит обернуться дорогостоящей заменой всей батареи.

К сожалению, оригинальные ячейки отдельно не продаются. Можно поискать неоригинальные





китайского производства, однако на профильных сервисах доверия им нет. Специалисты рекомендуют выбирать контрактные. Для Toyota Prius одна ячейка стоит 3–4 тыс. рублей, для Lexus RX — 6–8 тыс. рублей, для Lexus LS — 8–10 тыс. рублей.

Каков итог?

Если подводить итог, то в целом особых технических проблем гибридные автомобили своим владельцам не доставляют, однако и расслабляться тоже не дают. Тут закономерность простая: чем больше узлов в автомобиле может выйти из строя, тем больше веро-

Эксперты СТО «Гибрид Сервис» называют Honda Civic Hybrid одним из самых неудачных гибридных автомобилей и не рекомендуют его к покупке. В машине используются цилиндрические ячейки, которые очень быстро выходят из строя даже после замены. Причем измененная конструкция гибридного привода на моделях Honda Insight и CR-Z служит заметно дольше

ятность того, что рано или поздно они потребуют к себе внимания.

При выборе гибридного автомобиля крайне желательно знать все нюансы примененной бензоэлектрической системы и работоспособность тяговой батареи — это основные риски при покупке. В остальном проблемы будут касаться поиска грамотных профильных специалистов и контрактных запчастей. Нужно ли это для того, чтобы сэкономить три капли топлива и похвастаться перед друзьями чудом техники, каждый решает сам.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность СТО «Гибрид Сервис» и его руководителю Сергею Щербаткину за помощь в подготовке материала



CARBERRY.

Выгодное решение



АВТОКОМПОНЕНТЫ С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ

ЩЁТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ, АВТОЛАМПЫ

CARBERRY.DE



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безопасность за счет соответствия Европейским нормам качества (Стандарт RDW E4)



Использование высококачественных материалов. 100% контроль качества



Широкий ассортимент и востребованные артикулы для многочисленных модификаций европейских, японских, корейских, американских автомобилей



CARBERRY.
Performance for value



Когда
«девятой Хакки»
недостаточно



Илья Огородников

В массовом сегменте автомобилисты редко задумываются о специализации шин. Выбор обычно простой: есть деньги — берут одну из последних моделей именитого бренда, денег нет — смотрят компромиссные варианты из линеек бюджетных. Зимой к этому добавляются размышления о выборе между «шипками» и «липучками». Всё. А что делать, когда у машины есть специальные задачи и не всегда «хватает» даже самых современных покрышек? На этот вопрос в очередной раз ответила компания Nokian, подготовив зимние шины для самых требовательных покупателей. Тест-испытатель журнала «Движок» успел еще до карантина побывать в Лапландии, где воочию познакомился с новейшей моделью Hakkapeliitta LT3.

Гамма зимних шин у Nokian и без того очень хорошая. Еще бы! Финская компания, можно сказать, создала такие покрышки как класс и до сих пор является передовиком в продвижении технологий

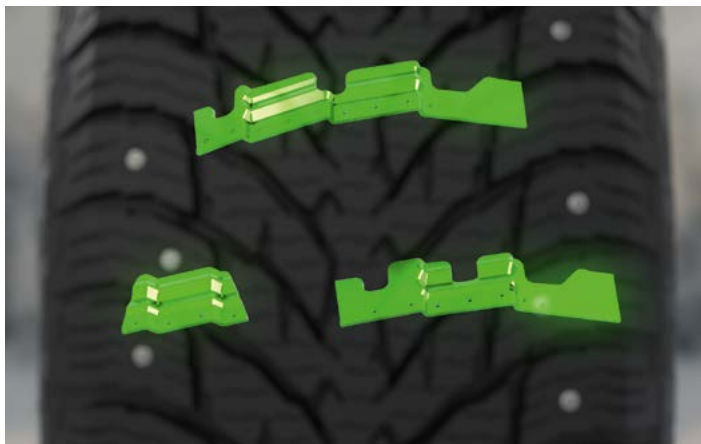
зимнего вождения. Причем уважать финнов можно не только за инновации, но и за заботу обо всех возможных клиентах — и тех, кто побогаче, и тех, у кого возможностей значительно меньше; городских жителей и тех, кто живет вдали от асфальта. Nokian

градирует модели даже по уровню суровости зимы в регионе!

И что бы вы думали?! Постоянно находятся те, кому и такого разнообразия недостаточно. Казалось бы, Nokian выпустила продвинутые покрышки Hakkapeliitta 9 с двумя типами шипов и даже

Сверхпрочные шины Nokian Hakkapeliitta LT3 в зависимости от параметров выдерживают до 1400 кг нагрузки, а на бездорожье могут быть спущены до 1,0 атмосферы

ВНЕДОРОЖНЫЕ ЗИМНИЕ ШИНЫ Nokian Hakkapeliitta LT3



усиленные Hakkapeliitta 9 SUV для более требовательных владельцев вседорожников. Но нет, уже который год подряд от финнов требуют более выносливых, более проходимых и более грузоподъемных шин.

Оказалось, что владельцы серьезных «джипов», пикапов и легких грузовиков, которые регулярно используют их по назначению, в том числе вдали от цивилизации, подвергают колеса таким нагрузкам, что порой не справляются даже топовые «гражданские» модели Nokian.

Проще говоря, клиентам нужны были шины, сопоставимые с категорией All Terrain, но в зимнем исполнении и с шипами, которые предсказуемо ведут себя при отрицательных температурах и позволяют перевозить или буксировать серьезные грузы.

Многие заядлые джиперы, охотники и рыболовы, а также люди, регулярно отправляющиеся в экспедиции, иногда так и делают — просто шипуют внедорожные покрышки. Та же компания Nokian производит свои вездеходные шины Rockproof сразу с возможностью ошиповки.

Однако в той или иной степени это все равно полумеры, тем более когда помимо проходимости и морозостойкости от шин нужны выносливость, ударопрочность и грузоподъемность. Согласно этим требованиям Nokian совместно с известным внедорожным тюнинг-ателье Arctic Trucks создала линейку шин Hakkapeliitta LT, которые были представлены уже в третьем поколении.

Собственно, агрегатоносителями стали не легковые купе и крос-

соверы Audi, а суровые пикапы Toyota, Volkswagen и парочка Ford, причем серьезно доработанные: «японца» и «немца» готовили в Arctic Trucks и Delta 4x4, а один из «американцев» предстал в заводском исполнении Raptor — это едва ли не единственная серийная модификация, которая может, например, принять участие в ралли-рейдах практически без какой-либо дополнительной подготовки, кроме установки систем безопасности.

Не сразу можно поверить, но на подобные специализированные покрышки достаточно хороший спрос в мире. Предсказуемые

и традиционные рынки сбыта — Северная Америка, где пикапы пользуются особой любовью, и Северная Европа: всевозможный спецтранспорт тут тоже встречается повсеместно. Экономить на безопасности здесь не привыкли.

В России дела обстоят сложнее в силу стоимости резины: если топовые зимние шины Hakkapeliitta 9 SUV 16 диаметра стоят меньше 7 тыс. тысяч рублей за штуку, то Hakkapeliitta LT3 обойдется минимум около 11 тыс. Так что клиенты, делающие выбор именно в пользу специализированных шин, как правило, знают, что и зачем они покупают.

✓ Дизайн центральной части рисунка протектора повышает устойчивость и управляемость автомобиля при движении. Новый симметричный направленный рисунок протектора имеет более глубокие самоочищающиеся при движении канавки, повышающие сопротивление скольжению



^ Фирменная «фишка» внедорожных шин Nokian — арамидное «бронированное» волокно в боковинах

Невооруженным взглядом видно, что протектор шин LT3 заметно агрессивнее «гражданских» покрышек: мощные блоки, глубокие ламели, выраженные крупные шипы. И это с учетом того, что основные технологии спрятаны внутри.

В первую очередь акцент сделан на усиление практически всех составных частей шины. Резиновая смесь Arctic Grip гораздо прочнее обычных составов и призвана противостоять порезам, разрывам и проколам даже при очень низких температурах. Она же позволяет шинам LT3 показывать в ходе эксплуатации минимальный износ при регулярно высоких нагрузках.

Практически вдвое усилен бреккерный стальной пакет, которому помогает фирменная «фишка» внедорожных шин Nokian — арамидное «бронированное» волокно в боковинах.

С учетом усиленного каркаса это позволяет покрышкам Hakkapeliitta LT3 выдерживать трехкратную нагрузку — до 1,4 тонны против 630 кг у модели Hakkapeliitta 9 SUV.

Что касается внедорожных характеристик, то подобные параметры дают возможность без последствий спускать давление до 1,5 атмосферы на твердом грунте и до 1,0 атмосферы на зыбком.

Самой собой, поработали инженеры Nokian и над протектором, основа которого — центральное



монолитное ребро, позволяющее сохранять уверенную курсовую устойчивость. Дополнительно в плечевой зоне присутствуют так называемые активаторы ламелей, помогающие в поворотах.

Направленный рисунок имеет очень глубокие канавки (от 13,5 до 14,5 мм), благодаря которым происходит самоочищение шины: к боковинам каналы становятся шире. Это позволяет эффективно бороться с зимним аквапланированием на снежной шуге.

Ну и конечно, шины LT3 получили совершенно новые шипы, созданные по технологии Arctic Stud Concept. Во-первых, они целиком изготовлены из нержавеющей стали, что делает их практически вечными. Во-вторых, жало шипа выполнено в виде трехлучевой звезды, что вместе с направленным положением и специальной рабочей зоной вокруг позволяет «когтю» работать одинаково эффективно вне зависимости

от положения колеса. Ну и в-третьих, сами шипы стали на 2 мм длиннее, достигнув 12,7 мм.

Конечно, говорить о поведении шин в отрыве от машины было бы неправильно, учитывая, что подготовленные пикапы — не самый тривиальный вид транспорта.

Большое впечатление произвел тот факт, что легкие грузовики, которые филигранным управлением не отличаются изначально, по замерзшим дорогам общего пользования на колесах, самые маленькие из которых имели размер 265/70 R17, а в основном 315/70

Специальные удлиненные до 12,7 мм шипы Arctic Stud Concept из нержавеющей стали — залог очень высокой выносливости при максимально возможном «зацепе» шин Hakkapeliitta LT3



Тестовый полигон White Hell в Лапландии уже давно стал родным: Nokian проводит здесь все премьеры своих зимних шин. Главное отличие этого сезона — тестовые автомобили: вместо привычных Audi шины Hakkapeliitta LT3 были установлены на хорошо доработанные пикапы Toyota Hilux, Volkswagen Amarok и бешеный Ford F-150 Raptor



R17, шли как по сухому асфальту. Представители компании Nokian признаются: «зацеп» у LT действительно лучше, чем у Hakkapeliitta 9 SUV,— на то, собственно, и расчет.

Во многом это объясняется длиной шипа: это, конечно, не спортивный «боевой», но уже и не совсем «гражданский». К недостаткам движения по городу можно было бы отнести повышенный гул и некоторую жесткость при проезде редких неровностей, но все это нивелировалось общим качеством лапландского асфальта и многослойным демпфером в виде рамы, специальной подвески пикапов и огромного профиля шин.

Поведение резины вне асфальта стало главной целью испытаний. На относительно скоростных зимних грунтовках мы ждали, что недогруженную корму заднеприводных в основе пикапов в поворотах придется «ловить», однако за всю дорогу этого не пришлось делать ни разу. Ну а по глубокому снегу шины гребли как экскаваторы под лавиной тяги. Одно из самых больших впечатлений на голом льду: в поворотах шины прощали водителю даже ошибки пилотирования, когда не всегда получалось работать рулем на опережение или скорость оказывалась избыточной.

Последний фактор, кстати, весь тест досаждал пилотам Ford F-150 Raptor: сверхмощный американский пикап своим нравом провоцировал на хулиганство, что в зимних условиях могло плохо кончиться. Благо журналистам по традиции дали оторваться на скоростном ледяном кольце за рулем «олдскульных» Audi S4 с атмосферным V8 под капотом.

Каков итог?

Главное, что нужно знать о Nokian Hakkapeliitta LT3,— то, что шины сохраняют за тяжелыми пикапами поведение если и не легковушки, то близкое к тому. Никаких специфических навыков управления или необходимости каких-либо ограничений от водителя не требуется. Можно даже сказать, что на зимних дорогах полигона White Hell специализированные шины LT3 дают определенный запас по безопасности и своим характеристикам, учитывая очень серьезные возможности автомобилей. Ну а потому мы решили устроить резине Hakkapeliitta LT3 проверку уже русской зимней действительностью. Об этом на страницах «Движка» читайте в начале 2021 года.



Гарантия безупречной работы двигателя



Комплекты ремней ГРМ от DAYCO

Полнота комплектации и техническая совместимость всех компонентов. QR код с инструкциями по монтажу и сервисное сопровождение от Dayco.

Реклама.

DAYCO

MOVE FORWARD. ALWAYS.™

ШИНЫ Michelin X-Ice Snow

Нешипованная
безопасность

ТЕСТ
ДРАЙВ



Вадим Аскаров



X-Ice Snow

X-Ice Snow SUV

Десять-пятнадцать лет назад фрикционная резина у российских автолюбителей считалась не более чем позерством столичных пижонов. Для общероссийских климатических и дорожных реалий единственным удачным выбором были колеса шипованные, причем даже неважно какие. Однако прогресс не стоит на месте: «липучки» не просто становятся все популярнее, а уже грозятся потеснить «шиповки» с доминирующих позиций. Журнал «Движок» побывал вместе с компанией Michelin на севере Швеции и протестировал самую свежую фрикционную новинку французского бренда, которая, как уверяет производитель, не теряет сцепных свойств даже в сильно изношенном состоянии.

Формально шины именуются только как Michelin X-Ice Snow, однако типоразмеры, предназначенные для кроссоверов и внедорожников, маркируются как X-Ice Snow SUV





владеет современным автомобилем с электронными помощниками и передвигается преимущественно по городу.

По заверениям производителя, новая шина Michelin X-Ice Snow заметно эффективнее резины прошлых поколений. Так, сцепление на льду стало лучше на 8%, а на снегу — на 4%. В абсолютных цифрах это расстояние где-то 0,1 метра при тормозном пути примерно 9,5 метра.

Однако это результаты новых шин. У изношенных они еще более показательные. Минимально допустимое значение износа шины согласно ГОСТу составляет не менее 4 мм глубины протектора. И вот в таком виде новая

шина X-Ice Snow работает гораздо эффективнее: при торможении на льду преимущество составило уже целых 1,5 метра, а на снегу — 0,6 метра!

В компании провели масштабный тест в период с октября по декабрь 2019 года в Северной Финляндии, имитируя среднегодовой пробег 15 тыс. км. По его итогам оказалось, что в среднем шина X-Ice Snow пройдет минимум на один сезон дольше по сравнению со средним показателем конкурентов. В чем секрет?

В первую очередь в новом поколении резиновой смеси Flex-Ice, которая содержит вкрапления на основе полимеров и обеспечи-

По статистике, рынок новых зимних шин в России, Беларуси и Казахстане составляет 24 млн единиц. Из них четверть приходится именно на нешипованную резину, причем в южных регионах и, например, на Дальнем Востоке доля «фрикционок» превышает 60%. Неудивительно, что при столь динамично растущей доле подобных зимних шин Michelin решил обновить линейку фрикционной резины, чтобы не упустить поток новых клиентов.

Итак, шина Michelin X-Ice Snow заменяет в ряду такие модели, как X-Ice 3 и Latitude X-Ice 2. Новинка уже доступна в 94 размерах с посадочным диаметром от 14 до 22 дюймов для легковых автомобилей, кроссоверов и внедорожников. Чуть позже добавятся еще 46 типоразмеров.

При создании этой шины в компании Michelin провели тщательнейший анализ потребностей клиента и выяснили, какие именно характеристики превалируют при выборе фрикционных шин. Так, важнейшими качествами россияне назвали управляемость на снегу и льду, а вот показатель торможения отошел на третью строчку. Чуть меньше наших соотечественников интересует поведение резины в поворотах и сохранение характеристик на протяжении всего периода использования.

Выяснили эксперты и целевую аудиторию нешипованной резины. В России это водитель, который обладает уверенными навыками вождения, ценит тишину в салоне,

В шинах Michelin X-Ice Snow SUV, которые предназначаются для кроссоверов и внедорожников, для особой прочности и управляемости используется принцип двойного каркаса





П-образные ламели позволяют сохранять необходимую жесткость блока при маневрировании для улучшения свойств управляемости



Ламели переменной толщины помогают выводить водяную пленку на льду и служат для более эффективного сцепления на снегу



Новый V-образный рисунок протектора с увеличенной шириной водоотводных каналов и новой формой блоков для эффективной «эвакуации» снега и воды из пятна контакта



«эвакуации» снега и воды из пятна контакта.

Также на эффективность влияет и максимально глубокая ламелизация: форма блоков и водоотводных каналов протектора остается практически неизменной вплоть до минимально допустимой глубины протектора.

Однако это все в теории, а как же покажет себя новая шина на практике, да еще в весьма непростых погодных условиях? Для этого мы отправились в небольшой шведский город Умео, где компания Michelin организовала целый ряд тестов новой шины Michelin X-Ice Snow.

«Гражданская» часть теста состояла из поездки по окрестностям

Подтаявший лед в местах теста превратился в кашу, идеально имитирующую городскую дорогу, обработанную реагентами, так что шведский тест местами отчетливо напоминал российскую действительность

дает эффективную работу шины на льду и снегу на протяжении длительного срока эксплуатации. По заверениям производителя, формула на основе нового поколения эластомеров позволяет сохранять эластичность даже при очень низких температурах и большую жесткость — при умеренных.

Содержащиеся внутри вкрапления на основе полимеров (материала, менее плотного по составу) образуют микронеровности по всей толщине протектора, в результате чего эффективно поглощается водяная пленка на льду и создаются дополнительные «цепляющие» кромки для работы на снегу вне зависимости от износа. Именно такой эффект «обновления поверхности» по-

зволяет резине не терять сцепные свойства даже через несколько сезонов эксплуатации.

Еще одна причина эффективности Michelin X-Ice Snow — два типа новых трехмерных ламелей: П-образные позволяют сохранять необходимую жесткость блока при маневрировании для улучшения свойств управляемости, а ламели переменной толщины эффективно выводят водяную пленку на ледяном покрытии и, забиваясь снегом, обеспечивают «эффект прилипания» на снегу.

Кроме того, как и полагается, новая шина получила новый, V-образный рисунок протектора с увеличенной шириной водоотводных каналов и новой формой блоков, которые служат для эффективной





шведских деревушек на универсалах Audi, «обутых» в Michelin X-Ice Snow. Несмотря на отсутствие каких-то экстремальных условий, удалось хорошо прочувствовать разницу в работе резины на разных дорожных покрытиях. Под колесами были и не чищенные от снега узкие деревенские грунтовки, и заледенелые подъемы, и сухие участки асфальта. Наибольшую опасность, казалось бы, представляли обледеневшие спуски. Однако фрикционная резина весьма достойно справлялась со своими обязанностями, лишь изредка при полном и резком нажатии на педаль тормоза позволяя вступить в дело ABS.

Снежные участки также не доставили больших хлопот, хотя изредка автомобилям приходилось «вильять хвостом» при попытках резко ускориться в снежной каше. На холодном асфальте с точки зрения управляемости к шинам вообще претензий не возникло, а тишину в колесных арках отметили все без исключения участники теста.

Следующий этап испытаний стал самым динамичным и самым увлекательным. Хэтчбеки Volkswagen Golf, «обутые» в Michelin X-Ice Snow, были готовы продемонстри-



ровать сцепные свойства резины на специально подготовленной трассе поверх замерзшего озера. В ходе активных заездов удалось нащупать момент соскальзывания резины с траектории, ощутить разгонные возможности на чистом льду и даже, благодаря теплой погоде, оценить работу покрышек на мокром льду. Без прямого сравнения с конкурентами в таких же условиях определиться сложно, однако убедиться в том, что новые

покрышки Michelin X-Ice Snow позволяют ехать активно и при этом безопасно, всегда контролируя поведение машины, нам точно удалось.

Завершающий этап испытаний — «фишка» компании Michelin, когда сравниваются специально изношенные до максимума шины конкурентов. Уже в таком потрепанном виде они попали на кроссоверы Audi Q5, которые должны были разгоняться по снежно-ле-

довой каше до 45 км/ч и максимально эффективно тормозить. Для точности замеров каждый автомобиль был оснащен приборами Racelogic. По результатам большой группы участников среднее значение тормозного пути шин Michelin действительно оказалось наименьшим.

Каков итог?

Французская компания в очередной раз подтвердила, почему является одним из мировых лидеров в производстве шин. Во-первых, в очень короткий срок Michelin сумел вывести на рынок обновленные линейки как шипованных (X-Ice North 4), так и фрикционных покрышек. Во-вторых, производители постоянно пытаются улучшить характеристики шин и при этом увеличить лимит их службы, что получается далеко не у всех. Покрышки Michelin X-Ice Snow — одни из тех, что на первый взгляд удачно сочетают оба качества. Ну а о том, какую эффективность проявят шины в России, мы скоро узнаем: комплект Michelin X-Ice Snow уже готовится к длительным редакционным испытаниям.



ЗИМНИЕ ШИНЫ

ГЛАВНЫЕ НОВИНКИ СЕЗОНА 2020/21



Bridgestone

Компания Bridgestone к грядущей зиме представила в России новое поколение нешипованных шин для внедорожников и кроссоверов — модель Blizzak DM-V3. Покрышки изготавливаются из новой резиновой смеси Active MultiCell Compound II, применение которой, как заявляет производитель, позволило «максимизировать сцепные свойства шин» и сократить тормозной путь автомобиля на льду на 9% в сравнении с моделью предыдущего поколения.

Покрышки DM-V3 отличаются также новым рисунком протектора. Зубчатые зигзагообразные ламели, расположенные под разными углами, призваны повышать коэффициент сцепления как на снегу, так и на льду. Широкие канавки в центральной части протектора, в свою очередь, способствуют более эффективному отводу воды и снежно-водяной каши из пятна контакта. Тормозной путь на мокром покрытии сокращается в итоге на 6%.

В конструкции боковин новых покрышек применен двойной слой нейлонового каркаса — подобное решение, по заявлению производителя, обеспечивает шинам высокую ударную прочность; стойкость покрышек к износу призваны повысить жесткие блоки в протекторе. Одним из главных преимуществ новой модели в Bridgestone называют также ее способность сохранять свои свойства на протяжении всего срока эксплуатации.

К сезону 2020/21 компания Bridgestone расширила также линейку типоразмеров уже существующих моделей: нешипованной Blizzak Ice, шипованных Blizzak Spike-02 и Blizzak Spike-02 SUV, а также Blizzak LM005, предназначенной для мягких зим ■



Bridgestone Blizzak DM-V3

Hankook

Главными новинками бренда Hankook на российском рынке в наступающем сезоне стали нешипованные шины категории UHP: Winter i*sept evo 3 для легковых автомобилей и Winter i*sept evo 3 X для внедорожников и кроссоверов. Новые модели, как заявляют в корейском концерне, ориентированы не только на меняющиеся погодные условия, но и на требования, предъявляемые к электро автомобилям и гибридам.

Обе новинки отличаются направленным рисунком протектора. Такое решение в компании применили впервые; этот рисунок, как отмечают в концерне, обеспечивает шинам высокие сцепные свойства на снегу, а также снижает эффект аквапланирования.

Покрышки изготавливаются из новой резиновой смеси, в состав которой входят натуральные смолы хвойных деревьев. Их применение, как заявляет производитель, обеспечивает шинам эластичность в широком диапазоне температур, что улучшает сцепные свойства покрышек на снежно-ледовом и мокром покрытии. По данным компании, протектор новых покрышек на 20% эффективнее отводит снежно-водяную смесь из пятна контакта по сравнению с протектором модели прежнего поколения. Тормозной путь автомобиля, «обутого» в новые шины, сокращается на 7% на мокром асфальте и на 10% на заснеженной дороге.

Обе новинки производятся на заводе Hankook в Венгрии. Модель Winter i*sept evo 3 (W330) для легковых автомобилей доступна в 37 типоразмерах диаметром от 17 до 21 дюйма с шириной протектора от 205 до 295 мм; индексы скорости — от H (210 км/ч) до W (270 км/ч). Шины Winter i*sept evo 3 X (W330A) для внедорожников продаются пока в 29 типоразмерах диаметром от 17 до 22 дюймов с протектором шириной от 215 до 315 мм; индексы скорости — также от H (210 км/ч) до W (270 км/ч).

В сегменте шипованных шин главной новинкой от Hankook стала модель Winter i*Pike X (W429A), представляющая собой, по сути, модификацию покрышки Winter i*Pike RS2. Покрышки i*Pike X предназначены для внедорожников и кроссоверов и отличаются от «легковой» модели чуть меньшим количеством шипов в сочетании с более глубокими канавками в протекторе. Подобное решение, как заявляет производитель, повышает проходимость «обутых» в новые шины автомобилей в глубоком снегу ■



Hankook Winter i*sept evo 3



Hankook Winter i*sept evo 3 X



У глобального потепления самые разные последствия, но для производителей автомобильных шин климатические изменения пока не стали поводом прекращать разработку и производство покрышек для суровых (так называемых скандинавских) зим. Журнал «Движок» выяснил, какие новинки в сегменте зимних шин стали доступны на российском рынке к наступающему сезону 2020/2021.



Роман Зубко

Michelin

В аккурат к грядущему сезону компания Michelin запустила российские продажи своей главной новинки в сегменте зимних шин — нешипованной модели X-Ice Snow. В фирменной линейке, как сообщает пресс-служба французской компании, новинка придет на смену сразу двум моделям: X-Ice 3 и Latitude X-Ice 2. По сравнению с фрикционными шинами предыдущего поколения модель X-Ice Snow обладает улучшенными характеристиками сцепления на ледяном и снежном покрытии; увеличили французы и срок службы покрышек.

Шины X-Ice Snow изготавливаются из резиновой смеси Flex-Ice на основе эластомеров нового поколения. За счет применения последних покрышки, как утверждают в Michelin, сохраняют эластичность при низких температурах и жесткость при умеренных. В свою очередь, вкрапления на основе полимеров (менее плотных по составу), содержащиеся внутри смеси, образуют микронеровности, которые эффективно абсорбируют водяную пленку на льду и создают дополнительные «цепляющие» крошки на снегу.

Новые покрышки отличаются также V-образным рисунком протектора с широкими водоотводными канавками и блоками новой формы — за счет таких решений, по заявлению производителя, снег и вода лучше удаляются из пятна контакта. В протекторе шин X-Ice Snow применены также трехмерные ламели двух новых типов: П-образные (позволяющие сохранять жесткость блока при маневрировании) и переменной ширины (удаляющие водяную пленку на льду и обеспечивающие эффект прилипания к покрытию на снегу).

Первоначально модель X-Ice Snow будет доступна в 92 типоразмерах с посадочным диаметром от 14 до 22 дюймов в вариантах для легковых автомобилей, а также внедорожников и кроссоверов. Осенью 2021 года размерную линейку пополнит еще 51 типоразмер. Тест главной новинки года от Michelin читайте в этом же номере журнала.

К сезону 2020/21 Michelin расширил также линейку типоразмеров шипованных шин X-Ice North 4 SUV: покрышки предлагаются в 59 типоразмерах; посадочный диаметр — от 16 до 22 дюймов. Нешипованная модель Michelin Alpin 6, предназначенная для использования в условиях мягких зим, в новом сезоне представлена в 32 типоразмерах с посадочным диаметром от 15 до 18 дюймов ■



Michelin X-Ice Snow

Pirelli

Компания Pirelli объявила о расширении к новому сезону фирменной линейки шин All Season, предназначенных для круглогодичной эксплуатации. В частности, итальянцы расширили размерный ряд всесезонных покрышек; кроме того, новинки стали доступны с технологией Seal Inside, предназначенной для защиты от проколов.

Ассортимент шин семейств Cinturato All Season Plus и Scorpion Verde All Season SF расширился за счет 22 новых типоразмеров диаметром от 16 до 19 дюймов — в компании рассчитывают охватить до 90% потенциального рынка всесезонных шин. В последние годы, как отмечают в Pirelli, спрос на подобные покрышки в Европе значительно вырос.

Шины Cinturato All Season Plus в результате расширения размерного ряда стали доступны для колес с посадочным диаметром от 15 до 20 дюймов. Покрышки адресованы водителям, ездящим в основном по городу, в мягких климатических условиях. Обновленные модели семейства отличаются особым направленным рисунком протектора, а также специальными «3D-лезвиями» в блоках протектора. Шины имеют маркировку M+S, а также символ снежинки с тремя горными вершинами, подтверждающий пригодность модели для эксплуатации в зимних условиях.

Покрышки Scorpion Verde All Season SF создавались для внедорожников и кроссоверов. Шины, как заявляет производитель, отличаются высокой поперечной устойчивостью и улучшенными сцепными свойствами на мокрой и заснеженной дороге, а также увеличенным сроком службы и низким сопротивлением качению. Покрышки также отмечены маркировкой M+S и символом снежинки с тремя горными вершинами ■



Pirelli Scorpion Verde All Season SF

P. S.

Целый ряд других именитых производителей покрышек принципиально новых моделей зимних шин в этом году в России не представил, зато расширил размерный ряд уже существующих моделей. Так, у Dunlop обновилась линейка типоразмеров шипованных SP Winter ICE03 и Grandtrek ICE03; Continental расширил размерный ряд покрышек IceContact 3; у Goodyear появились новые размеры фрикционных моделей UltraGrip Performance+ (для спортивных автомобилей) и UltraGrip 9+ (для компактных городских авто); у Nokian Tyres расширился размерный ряд шипованных шин Hakkapeliitta 9 / 9 SUV и фрикционных Hakkapeliitta R3 / R3 SUV; Yokohama расширила размерную линейку шипованных шин iceGuard iG65 и iG55 и фрикционных iceGuard iG50 Plus, iG60 и G075.



Grunwald разработал самосвальные надстройки для тяжелых грузовиков Renault



Компания Grunwald объявила о выпуске самосвальных надстроек для грузовиков на шасси Renault серии K.

В рамках совместного проекта с Renault Trucks специалисты Grunwald оснастили автомобили Renault K 440P 8x4 надстройками из высокопрочной стали Hardox 450. Сталь указанной марки сертифицирована по программе Hardox in My Body шведского сталелитейного концерна SSAB.

Полезный объем самосвальных кузовов, примененных для грузовиков Renault серии K, составляет 20 куб. м. Боковые стенки кузовов выполнены в виде единых цельногнутых деталей сложного сечения толщиной 5 мм; основание такого кузова имеет толщину 8 мм.

Надстройки оснащены отключаемой системой обогрева кузова отработанными газами; конструктивные элементы системы обогрева производятся из нержавеющей стали. В рамках совместного проекта с Renault Trucks надстройки Grunwald впервые стали устанавливаться на автомобили с кабинами, оборудованными спальным местом.

Первые автомобили Renault серии K с самосвальными надстройками Grunwald уже переданы заказчикам; машины будут работать в сфере доставки нерудных материалов ■

Scania обновила линейку двигателей и трансмиссий

Компания Scania представила обновленные двигатели V8, а также новую линейку коробок передач Opticruise.

В семействе обновленных моторов V8 будут представлены двигатели мощностью 530, 590, 660 и 770 л.с., уточняет пресс-служба компании. Наиболее мощный из них развивает максимальный крутящий момент 3700 Нм.

По данным шведского производителя, техника Scania с двигателями V8 пользуется высоким спросом в регионах, где разрешены автопоезда с большой полной массой, особенно в Скандинавии. Кроме того, техника подобного класса часто используется компаниями-перевозчиками в Италии, Испании и некоторых других странах за пределами Европы, где преобладают холмистый рельеф и сложные дороги с крутыми уклонами.

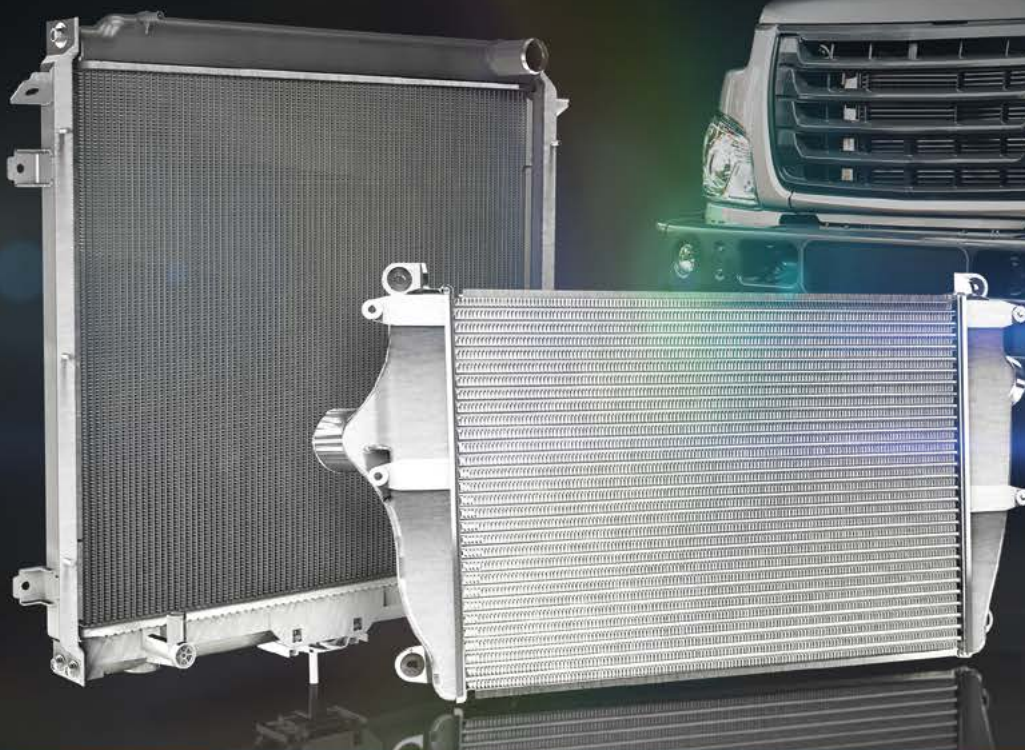
В паре с обновленными моторами V8, а также с рядными шестицилиндровыми 13-литровыми двигателями мощностью 500 и 540 л.с. будут работать новые трансмиссии, которые постепенно придут на смену всем существующим агрегатам с системой Scania Opticruise. Роботизированные коробки передач новой серии получили полностью алюминиевый корпус; в них снижены потери на трение и применены передаточные числа, повышающие топливную экономичность силовых агрегатов. Новые трансмиссии могут комплектоваться ретардером, а также «продвинутыми» коробками отбора мощности в нескольких вариантах.

Первой коробкой передач нового семейства, которая пойдет в «серию», станет модель G33CM; грузовики с системой Scania Opticruise на базе новой коробки передач начнут выпускаться в четвертом квартале 2020 года ■



**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

редактор рубрики
Роман Зубко

КАМАЗ начал строить новый завод в Казахстане

В казахском Костаное состоялась церемония закладки первого камня под строительство завода КАМАЗ по производству чугуна.

В мероприятии, как сообщает пресс-служба Камского автозавода, приняли участие премьер-министр Республики Казахстан Аскар Мамин, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, вице-министр промышленности и торговли РФ Александр Морозов, а также генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.

Новое предприятие KamLitKZ будет расположено на территории индустриальной зоны Костаная общей площадью 28 тыс. кв. м. Проектная мощность завода превышает 40 тыс. тонн чугуна в год. В производственную гамму предприятия войдут блоки цилиндров, головки блоков для двигателей и другие автокомпоненты.

Продукция завода будет поставляться КАМАЗу; сумма инвестиций в проект — свыше 200 млн долларов. В руководстве Камского автозавода называют запуск нового предприятия «еще одним шагом в рамках взятого компанией курса на выпуск машин поколения K5».

В ходе встреч, прошедших в рамках закладки первого камня в строительство нового завода, руководством КАМАЗа был подписан ряд соглашений. В частности, KamLitKZ подписал инвестиционный контракт с МИД Республики Казахстан, соглашение о промышленной сборке компонентов к транспортным средствам с Министерством индустрии и инфраструктурного развития РК, договор финансового лизинга с АО «Фонд развития промышленности» (дочерняя компания АО «БРК»). КАМАЗ заключил соглашение о подготовке высококвалифицированных кадров и сотрудничестве в области проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с Министерством образования РК, акиматом Костанайской области, Костанайским региональным университетом им. А. Байтурсынова ■

Mercedes Sprinter Classic снят с производства в Нижнем Новгороде

Компания Mercedes-Benz Vans объявила о прекращении производства ввозов Sprinter Classic на заводе в Нижнем Новгороде.

Соответствующее решение, как уточняет пресс-служба компании, принято «в рамках стратегии „Мерседес-Бенц АГ“ по обеспечению долгосрочного присутствия на глобальном рынке».

Модель Sprinter Classic, отметили также в компании из Штутгарта, «на текущий момент не отвечает ожиданиям клиентов».

«Это сложное, но необходимое решение для направления малотоннажных автомобилей в России. Мы сохраняем преданность российскому рынку и верим в его потенциал. Тем не менее нам необходимо сделать следующий шаг в направлении инновационных продуктов и актуального портфеля. Мы будем поставлять нашим клиентам привлекательные продукты», — заявил директор по продажам и маркетингу малотоннажных автомобилей в регионе Overseas подразделения Mercedes-Benz Vans Ларс Паули.

В «малотоннажном» подразделении «Мерседеса» заявили также, что компания намерена «сосредоточиться на имеющемся актуальном портфеле продуктов». Модельная линейка Mercedes-Benz Vans включает на данный момент последнее поколение Sprinter, минивэн V-Class и Vito.

Компания из Штутгарта прогнозирует рост спроса на малотоннажные автомобили в России в ближайшем будущем и потому намерена предлагать российским клиентам также разнообразные услуги в области финансирования, лизинга и мобильности. Кроме того, «Мерседес-Бенц Рус» по-прежнему будет осуществлять послепродажное обслуживание уже реализованных в РФ ввозов Sprinter Classic.

«Мы остаемся верны нашим долгосрочным обязательствам перед клиентами и по-прежнему будем предоставлять владельцам Sprinter гарантию, запасные части и услуги», — заявил руководитель направления малотоннажных автомобилей Mercedes-Benz в России Томас Гансер ■



Kolbenschmidt представил новые подшипники скольжения

Компания KS Kolbenschmidt расширила фирменный ассортимент подшипников скольжения для коммерческого транспорта и промышленного применения.

Как уточняет пресс-служба компании, основной акцент в обновленном портфолио сделан на экологичности предлагаемых решений.

В частности, в Kolbenschmidt заявляют о полном отказе от свинца в используемых сплавах.

В качестве мер поддержки клиентов производитель предлагает комплексные услуги, включая разработку конструкции подшипников, диагностику тестовых автомобилей, компьютерное моделирование или испытания на собственных испытательных стендах в соответствии с требованиями заказчика.

Как уточняют в Kolbenschmidt, свинец сегодня весьма широко используется во многих отраслях промышленности и ценится разработчиками за его податливость к формовке и обработке, а также устойчивость к погодным условиям и коррозии. Однако этот тяжелый металл вреден для окружающей среды и здоровья, поэтому немецкий производитель ранее отказался от применения свинца в новых разработках.

В частности, в сегменте компонентов для легковых автомобилей компания использует только бессвинцовые подшипники скольжения 2011 года. В Kolbenschmidt ожидают, что на такие подшипники перейдут также производители коммерческих автомобилей и промышленной техники. В настоящее время в линейку компонентов марки KS Kolbenschmidt входят бессвинцовые решения для всех семейств продуктов: от механически обработанных цельных бронзовых деталей до витых втулок и упорных шайб из различных стальных композитных материалов, а также подшипников с покрытием ■

УКОМПЛЕКТОВАН. ГОТОВ К УСТАНОВКЕ. НАДЕЖЕН В ЭКСПЛУАТАЦИИ.



FAG

Ступичные модули FAG – профессиональное решение для быстрой замены ступичных подшипников грузовых автомобилей.

FAG, специалист в деталях системы шасси, расширяет ассортимент и представляет новую продукцию для грузовых автомобилей и прицепов – ступичные модули FAG – полностью укомплектованные, простые решения для замены ступичных подшипников.

aftermarket.schaeffler.ru, rexpert.ru



SCHAEFFLER



Компания Schaeffler в лице подразделения Automotive Aftermarket предложила быстрое и качественное решение по замене ступичного подшипника для коммерческого транспорта на вторичном рынке — ступичный модуль FAG.



Сергей Жуков

из строя ступичного подшипника. Его замена приводит не только к продолжительному простоя грузовика в сервисе, но и к поиску наиболее оптимальной замены в отношении цена/качество.

Решение проблемы предлагает компания Schaeffler, а точнее — ее подразделение, специализирующееся на вторичном рынке, в частности на коммерческом сегменте.

Ступичный модуль FAG выгодно отличается от других решений простотой установки с гарантией последующей безопасной и продолжительной эксплуатации, быстрым ремонтом во время первоначальной установки и последующего обслуживания, а также оригинальная оснастка.

С помощью ступичного модуля FAG компания Schaeffler расширяет ассортимент продуктов для ремонта колесных подшипников грузовых автомобилей и прицепов. В зависимости от области применения готовый к установке комплектный ступичный блок FAG

содержит ступицу колеса, включая оснастку для ремонта колесных подшипников Schaeffler: FAG Repair Insert Unit, FAG Truck Hub Unit или FAG Smart SET, кольцо кодера ABS, а также вспомогательные детали в виде крепежа, необходимого для установки.

Безопасность и увеличенные интервалы обслуживания

Поскольку колесные подшипники являются одним из наиболее напряженных компонентов ходовой в коммерческих автомобилях, их ремонт громоздок и трудоемок. Решение FAG позволяет как автопаркам, так и сервисам экономить не только денежные средства, но и драгоценное время ремонта. Благодаря снижению трудоемкости

и простоте ремонта устраняется преждевременный выход узла из строя по причинам недостаточной смазки или попадания грязи. Это позволяет автопаркам самостоятельно провести безопасный ремонт, минимизировать связанные с установкой подшипников косвенные повреждения и обеспечить длительный срок службы. Более того, благодаря такому ремонту увеличиваются интервалы технического обслуживания, что способствует снижению эксплуатационных расходов.

Почему подшипник заменяется вместе со ступицей? На первый взгляд такое решение удорожает ремонт, но только на первый. Во время выхода из строя подшипника нарушается посадочное

Основная задача коммерческого транспорта — выполнение транспортной работы с максимальной эффективностью, что подразумевает прибыльность предприятия.

Однако в транспортном процессе нередко возникают трудности — будь то максимальная загрузка или некачественное дорожное покрытие, которое нередко встречается на российских просторах.

Высокие нагрузки самым неблагоприятным образом сказываются на трансмиссии и ходовой части. Зачастую это приводит к поломкам и необходимости обращаться к услугам сервиса, что влечет за собой простой транспортного средства и снижение прибыли перевозчика.

Одна из наиболее частых неисправностей ходовой — выход

отверстие под него, что потребует не только его расточки при замене вышедшего из строя подшипника, но и подбора ступичного подшипника из ремонтной группы.

Теперь оцените: необходимо иметь специальное оборудование для расточки, грамотного токаря-расточника, профессионального механика, способного собрать воедино узел из расточенной ступицы и подшипника ремонтного размера, да еще подобрать соответствующую смазку. И это тогда, когда на рынке труда все острее ощущается дефицит профессиональных работников.

Быстро и эффективно

В случае предстоящего технического обслуживания или, например, ремонта тормозов ступичный модуль FAG позволяет быстро произвести ремонт,



Особенности этого подшипникового узла позволяют с самого начала исключить ошибки, которые часто возникают при монтаже. К типичным относятся, например, перекос ступицы колеса на поворотном кулаке, недостаточная очистка рабочей зоны, приводящая к попаданию грязи в новый подшипник, неправильная смазка.

При установке подшипников возможны самые разные ошибки. Неподходящее или загрязненное смазочное средство, а также неправильное количество смазки могут привести к преждевременному выходу ступичного подшипника из строя.

Только оригинальная оснастка

Следует заметить, что ступичный модуль FAG содержит исключительно колесные

Новый ступичный модуль FAG — оптимальное решение для ремонта колесных подшипников

поскольку содержит подсобранный подшипниковый узел колеса от Schaeffler. Ступица и подшипник колеса остаются единым блоком при разборке и повторной сборке. Нет необходимости заново устанавливать внутреннее кольцо или повторно смазывать подшипник, что значительно экономит время на обслуживание или ремонт. Все вышеперечисленное представляет ступичный модуль FAG в наиболее выгодном свете на фоне конкурентов — в частности, в сочетании с FAG Smart SET для автомобилей со стандартными коническими роликовыми подшипниками.

Альтернативные решения

Попутно напомним об уже известных ранее решениях — ремонтных ступичных узлах FAG и FAG Smart SET. Они были созданы

для того, чтобы минимизировать влияние побочных факторов на грамотную установку ремкомплектов в условиях автопарка или СТО.

Это ремонтное решение существенно увеличивает срок эксплуатации автомобилей, одновременно сокращая эксплуатационные расходы автопарка, а также затраты на ремонт на станции техобслуживания.

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

в правильном положении при установке на полуоси.

Ступичный подшипниковый узел поставляется с завода-изготовителя в виде пары ступичных подшипников: одного внутреннего и одного наружного. При этом они уже заполнены необходимым количеством смазки соответствующей спецификации согласно требованиям производителя. В комплект поставки FAG RIU также входит оснастка для запрессовки, что упрощает и ускоряет процесс монтажа, позволяет исключить типичные ошибки, возникающие при ремонте ступичных подшипников, и минимизировать риск преждевременного выхода подшипника из строя. Все это способствует значительному увеличению срока службы и, следовательно, сокращению эксплуатационных расходов.

подшипники FAG, относящиеся к оригинальным запасным частям, применяемым автопроизводителями на автомобилях конвейерной сборки.

Каждый продукт подвергается строгому контролю качества. Положение подшипника, балансировка, а вместе с ней и плавный ход подшипника в ступице колеса постоянно проверяются. При этом все комплектующие соответствуют стандартам качества серийных производителей. Ассортимент из 24 изделий под брендом FAG включает в себя точно подобранные ремонтные решения для всех распространенных европейских применений.



Несостоявшийся «Ганновер-2020», или Переход в виртуальный мир



Сергей Жуков

Отказ от проведения в этом году традиционной выставки коммерческого транспорта в Ганновере, вызванный разгулявшейся по миру пандемией коронавируса, заставил производителей искать иные пути продвижения своих новинок на рынок. Журнал «Движок» собрал воедино главные премьеры коммерческого сегмента.

Самым востребованным представлением новинок стала онлайн-презентация от автопроизводителей, когда все желающие регистрируются на сайте бренда, а затем в формате видеоконференции знакомятся с особенностями этих самых новинок. Причем сегодня технологии позволяют не только смотреть и слушать, но и задавать вопросы, а также сразу получать ответы.

Отдельный жанр — виртуальная выставка. Это как бы путешествие по стенду несостоявшегося автосалона, где все можно рассмотреть в деталях и получить исчерпывающую информацию о новинке.

Наконец, один из уже опробованных форматов — индивидуальные предпоказы. Если раньше их проводили приблизительно за месяц до «Ганновера», то теперь — как раз в дни несостоявшейся выставки. В частности,

такие мероприятия, как Trailers Days, организовали компании Krone и Schmitz Cargobull. Правда, количество приглашенных уменьшилось из-за закрытия границ. Но вернемся к не увиденным нами новинкам.

Scania

Компания выпустила новую линейку коробок передач, которые постепенно заменят все существующие агрегаты с системой Scania Opticruise. Первый представитель линейки — коробка G33CM — будет поставляться в сочетании с обновленными двигателями Scania V8, а также с 13-литровыми моторами мощностью 500 и 540 л.с. В разработку инвестировано более 400 млн евро.

Данная серия роботизированных коробок передач разработана специально для повышения динамики и экологичности грузовиков Scania. За счет широкого диапазона передаточных чисел обеспечивается снижение уровня шума и расхода топлива аж на 1%. Достигнуто облегченное и улучшенное переключение передач, а также возможность работы с крутящим



моментом до 3700 Нм. Применение полностью алюминиевого корпуса, сниженные потери на внутреннее трение и экономичные передаточные числа — тоже отличительные черты новых КП, в которых также предусмотрена установка ретардера с улучшенными характеристиками и интеллектуальными коробками отбора мощности в нескольких вариантах.

Первые модели грузовиков с системой Scania Opticruise на базе коробки передач G33CM



будут выпущены в четвертом квартале 2020 года.

Обновлению подверглись и **двигатели Scania V8**. Отныне они обеспечивают не только высокую мощность, но и значительно улучшенную топливную экономичность. Общая экономия может достигать 6% при установке новой коробки передач G33.

Линейка двигателей V8 представляет собой следующий мощный ряд: 530, 590, 660 и 770 л.с. Все их отличает низкое внутреннее трение, обновленный турбокомпрессор и интеллектуальные вспомогательные устройства. Обновлена система нейтрализации отработавших газов. Более длинные и тяжелые автопоезда обеспечивают повышенную транспортную эффективность с более низкими выбросами CO₂ — как при использовании биодизельного топлива, так и без него.

Самый мощный двигатель нового поколения V8 — версия с отдачей 770 л.с. с крутящим моментом 3700 Нм. Сейчас на рынке отмечен растущий спрос на автопоезда полной массой от 60 тонн. Именно такой силовой агрегат и призван удовлетворить потребности перевозчиков.

Mercedes-Benz Trucks

Чтобы отвечать разнообразным запросам клиентов, Mercedes-Benz Trucks добавляет две новые модели: Actros F и Actros Edition 2.

Actros F полной массой более 18 тонн ориентирован на клиентов, которые уделяют особое внимание эффективности и функциональности. Машина идеально подходит для обычных и региональных перевозок с большим плечом, особенно в качестве автомобиля со сменным кузовом, самосвала или для работы в аграрном секторе. С этой целью особое внимание было уделено комфортным условиям для водителей, а также максимальной функциональности для операторов автопарка. Для данного исполнения предлагается кабина нового дизайна в вариантах Stream Space или Big Space с шириной 2,5 метра и высотой туннеля двигателя 120 мм.

Actros F в стандартной комплектации поставляется с классической кабиной, а также с обычными



боковыми зеркалами в сочетании с навигационной системой, климат-контролем и несколькими вариантами дополнительного оборудования, характерными для нынешнего поколения Actros. Также добавлена новая удобная 10-дюймовая мультимедийная система с многофункциональным рулевым колесом. Predictive Powertrain Control — еще одна дополнительная функция, которая осуществляет автоматическое переключение передач в соответствии со стилем вождения, адаптированным к топографии.

Mercedes-Benz представит новый Actros F на рынке в январе 2021 года в 24 странах ЕС и на некоторых рынках за его пределами.

Ограниченным тиражом 400 автомобилей Mercedes-Benz



Edition 2 представлен в двух- и трехосных вариантах текущего поколения Actros с кабинами Giga Space и Big Space с левосторонним или правосторонним управлением. Цвет кабины выбирается произвольно и может быть адаптирован к цветам компании клиента, а передняя часть автомобиля всегда окрашена в цвет «Серый лунный камень», что обеспечивает узнаваемость бренда.

Неповторимый характер придают Actros Edition 2 до 40 дополнительных опций для интерьера и экстерьера, а также элементы дизайна из пакета Edition 1.

Обновленный Mercedes-Benz Arocs теперь также имеет усовершенствованный круиз-контроль и систему управления трансмиссией Predictive Powertrain Control.

В движении Arocs на 5% экономичнее по сравнению с моделями без интеллектуального круиз-контроля и управления коробкой передач. PPC теперь также доступна для тяжелых грузовиков полной массой до 120 тонн, полноприводных автомобилей и машин с гидравлическим вспомогательным приводом (HAD) или гидравлической муфтой (за исключением миксера). В сочетании с Mirror Cam

выпустит вариант **Actros Edition 2**. Данным шагом компания подчеркивает свое лидерство на рынке грузовиков для дальних перевозок в премиум-сегменте.

Машина предназначена для совершенно иной целевой группы — профессиональных водителей, ценящих инновации, а также частных перевозчиков, чей грузовик является их домом и офисом, которые к тому же придают большое значение индивидуальному стилю и высокому комфорту.



экономия топлива становится еще больше благодаря оптимизированной аэродинамике обтекаемого корпуса камеры, установленного сбоку на кабине.

После продолжительного тестирования в реальных условиях эксплуатации было принято решение о серийном производстве электрогрузовика eActros на заводе Wörth. Оно должно начаться в 2021 году наряду с существующим производством грузовиков с двигателями внутреннего сгорания. Модель eEconic, разработанная специально для коммунального хозяйства, основана на Mercedes-Benz Actros и должна последовать за ним в серийное производство в 2022 году.

Немного из области технологий. Система Active Sideguard Assist с функцией автоматического торможения доступна с июня 2021 года в дополнение к Sideguard Assist для большинства серийных моделей Actros и Arocs.

Также с июня 2021 года для большинства серийных моделей Actros система Active Drive Assist 2 включает функцию аварийной остановки, которая может автоматически затормозить автомобиль до полной остановки в случае аварии.

Volkswagen Коммерческие автомобили

Данный производитель представляет клиентам и поклонникам марки возможность ознакомиться с новыми моделями в интерактивном формате на онлайн-выставке. В центре внимания, конечно же, главные новинки 2020 года.

Прежде всего это **VW Caddy** нового поколения во всех возможных исполнениях — от грузовых версий



Volkswagen Caddy



до пассажирских вариаций. Все они — с полностью цифровой приборной панелью InnoVision Cockpit, широчайшими возможностями подключения благодаря сервису We Connect и новым дизайном. Caddy также впечатляет множеством аналоговых дополнений, в числе которых большая панорамная крыша и съемные сиденья в третьем ряду. Caddy Cargo также предлагает новые возможности: для грузовой версии доступны альтернативно устанавливаемые задние распашные двери без стекол, более широкая сдвижная дверь (в модификации Caddy Maxi достаточно широкая для европалеты) и модернизированное рабочее пространство водителя с эргоно-

мичными сиденьями AGR. Также на стенде можно увидеть новый Caddy, впервые представленный в качестве рефрижератора или служебного автомобиля, оборудованного под мастерскую.

Электрический **e-Crafter** демонстрирует решения по переоборудованию: модель представлена в версии самосвала, пикапа и автомобиля скорой медицинской помощи. Наконец, на онлайн-выставке показаны различные варианты автомобилей поколения T6.1.

Ford

Компания Ford объявила о выпуске новой 5-тонной версии **Transit**, предлагающей клиентам фургон или шасси с кабиной полной массой 5000 кг. Машины будут доступны у дилеров Ford с конца ноября.

Ford делает 5-тонную модификацию доступной для широкого диапазона вариантов шасси с кабиной, предоставляя клиентам выбор из трех колесных баз, четырех вариантов длины рамы, а также одно- или двухместных кабин с возможностью

размещения до семи человек (включая водителя). Максимальная грузоподъемность шасси с кабиной составляет 2886 кг (масса надстройки плюс полезная нагрузка), что соответствует до 2558 кг полезной нагрузки при оснащении бортовым кузовом, установленным на заводе.

Пятитонный Transit также доступен в популярной версии фургона L4 с высокой крышей Jumbo, с полезной нагрузкой до 2383 кг, объемом 15,1 куб. м и достаточным пространством пола, чтобы одновременно перевозить пять европаллонов.

Krone

Компания полностью переработала универсальный полуприцеп Profi Liner, уделив особое внимание передней стенке, надстройке, полу, креплениям груза и задней части полуприцепа. Для новой оптимизированной концепции рамы полуприцепа специалисты Krone выбрали сварную конструкцию со сквозными лонжеронами и профилированными поперечинами, которая позволяет использовать плиты пола меньшего размера, что, в свою очередь, упрощает ремонт. Примененные фанерные плиты пола лучше других распределяют получаемую от груза нагрузку. Новый Krone Profi Liner может быть сертифицирован в соответствии с EN283: пол выдерживает погрузчик с нагрузкой на ось до 8 тонн (стандартная — 7 тонн). Плиты пола приклеиваются с помощью эластичного клея с высокими эксплуатационными характеристиками, обеспечивающего отличную герметичность. Profi Liner в стандартной комплек-



Krone Cool Liner



тации оборудован выступом рамы в передней части, защищающим переднюю стенку от ударов погрузчика при погрузо-разгрузочных работах.

Модернизации также подвергли серию рефрижераторных полуприцепов Cool Liner, дополнительно оптимизировав ряд деталей. Например, в качестве опции Krone теперь предлагает полностью переработанную защитную пластину. Ее не только улучшили с точки зрения устойчивости, теперь ее можно легко сложить в сторону. В сочетании с новым выбором материалов это значительно упрощает очистку полуприцепа, что особенно важно при транспортировке охлажденных грузов. В будущем задние двери

Cool Liner будут оснащены новым оптимизированным уплотнителем.

Переработана концепция как внутреннего освещения (оно стало светодиодным), так и внешнего, теперь более безопасного с точки зрения дорожного движения.

Кроме того, в Krone Cool Liner имеются интегрированные в конструкцию кузова двухъярусные крепежные направляющие, которые зарекомендовали себя на практике не в последнюю очередь благодаря возможности легкой очистки (ввиду открытой конструкции).

Schmitz Cargobull

В рамках мероприятия Smart Trailer Days компания Schmitz Cargobull представила инновационные продукты и услуги, призванные помочь владельцам парков техники



Schmitz Cargobull S. CS



снизить показатели TCO. В числе новинок — телематическая система, которая входит в стандартное оснащение шторных полуприцепов. Основная цель разработки инновационных решений — снижение массы при одновременном сохранении прочности, повышение эффективности рефрижераторной техники и возможность интеграции в цифровую сеть.

Из новинок стоит выделить шторный полуприцеп S. CS. В частности, одним из проверенных решений для всех полуприцепов — от облегченной модели X-Light до усиленного полуприцепа большой грузоподъемности — стало применение шасси, изготовленного из катаной стали, со скрепленными болтами оцинкованными деталями, а также 10-летняя гарантия от сквозной коррозии на все оцинкованные детали шасси.

Новый шторный полуприцеп в исполнении X-Light массой от 4975 кг предоставляет максимально возможную грузоподъемность и требуемую прочность, свойственную всей продукции Schmitz Cargobull. Полуприцеп

с таким шасси предлагается в комплектациях Mega, Coil и Paper.

В стандартное оснащение всех шторных полуприцепов S. CS входит телематическая система Trailer Connect с блоком телематики CTU — клиент в результате получает полный контроль над парком полуприцепов.

Модернизированный полуприцеп-рефрижератор S. KO Cool Smart отличает новая надежная система распределения воздуха, которая оптимизирует воздушный поток, гарантируя эффективное и равномерное охлаждение груза. Благодаря температурному самописцу со встроенным принтером клиент может распечатать текущие и архивные температурные данные за последние 12 месяцев. Поддержка осуществляется на 21 языке.

Автоматическая система управления дверным замком с функцией геозонирования позволяет отпирать и запирает замок TL3 без участия диспетчера или водителя, что экономит время и повышает уровень безопасности.



Krone Profi Liner



Schmitz Cargobull S. KO Cool Smart



Airline выпустил

новые ароматизаторы

Компания Airline представила абсолютно новую линейку ароматизаторов-спреев серий Silver и Gold.

Главными особенностями и преимуществами новинок в компании называют особый дизайн флаконов, полностью российское производство, коллекцию из десяти известных духов, использование только высококачественных парфюмерных композиций и самый высокий процент ввода отдушки на российском рынке.

Линейка новых ароматизаторов-спреев включает в себя десять продуктов объемом от 30 до 50 мл и стоимостью от 200 до 225 рублей ■



Garmin представил прибор для отслеживания гоночной траектории

Компания Garmin выпустила на российский рынок новое устройство Catalyst, которое призвано оптимизировать эффективность гоночного вождения. Компактный прибор с сенсорным IPS-дисплеем и диагональю 6,95 дюйма (17,7 см) имеет размеры корпуса 19,9x12,2x2,4 см.

Устройство собирает и подробно анализирует данные заездов, рассчитывает возможности улучшения показателей, дает звуковые обучающие инструкции в реальном времени.

Девайс оснащен технологией True Track Positioning; он использует встроенные акселерометры, рассчитывает местоположение на основе данных от нескольких спутниковых систем (GPS, ГЛОНАСС, Galileo) и обрабатывает изображения для автоматического генерирования гоночной траектории вашей машины на трассе.

Во время вождения Garmin Catalyst автоматически интерпретирует полученные данные и определяет, какие параметры следует улучшить, а результаты отображает прямо на дисплее. В комплект Garmin Catalyst входит дистанционная HD-камера (Remote Cam) с поляризационным фильтром, записывающая видео с разрешением 1080 p, карта памяти MicroSD в защищенном слоте, кабель данных длиной 3,5 метра ■



Intego расширил линейку электронных устройств

Бренд Intego выпустил на российский рынок целый ряд новых устройств.

Сегмент радар-детекторов пополнился сигнатурными моделями Titanium S и Zircon S, которые обеспечивают улучшенную детекцию радаров с указанием типа и минимально возможный уровень ложных срабатываний.

В дополнение к классическому OLED-дисплею на Zircon S установлен оригинальный 13-сегментный LED-дисплей собственной разработки повышенной яркости.

Сегмент видеорегистраторов также пополнился несколькими новинками. У устройства VX-800MR 5-дюймовый дисплей, позволяющий смотреть в зеркало заднего вида «сквозь видео». Девайс оснащается режимом Stand By, высокочувствительным сигнатурным модулем радар-детектора (производства Южной Кореи) и патентованным двухкамерным интерфейсом информирования о камерах из базы данных ДПС.

Видеорегистратор VX-375 Dual снимает видео в качестве Full HD, он оснащен камерой заднего вида и 3-дюймовым дисплеем ■

Heuner презентовал новые ключ-трещотку и противооткатные упоры

редактор рубрики
Роман Зубко



Бренд Heuner объявил о выпуске новых упоров, предотвращающих откатывание автомобиля, а также о выходе на рынок нового переключаемого ключа-трещотки.

Каждый упор Heuner UltraStop500 Pro способен выдержать осевую нагрузку 500 кг, в комплекте их два. Клинья, как заявляет производитель, обеспечивают стабильный упор за счет прочной конструкции, стального сплава и зубцов в основании. Клинья легко разбираются и складываются.

Новые противооткатные упоры Heuner UltraStop500 Pro уже поступили в продажу на российском рынке. Рекомендуемая розничная цена изделий составляет 1000 рублей.

Новый ключ-трещотка на 17 мм, как уточняет пресс-служба бренда, имеет храповый механизм прерывистого движения. Подобный инструмент подходит для фиксации домкратов. В фирменной линейке Heuner это могут быть домкраты грузоподъемностью 1,5 и 2 тонны.

С помощью механического переключателя сбоку трещотку можно переориентировать с правой стороны на левую. Рекомендуемая розничная цена нового инструмента — 550 рублей ■



Что объединяет автомобиль и CARVILLESHOP? ВСЕ!

CARVILLESHOP.RU
ПОКУПАЙ УДОБНО



АВТОЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ
ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

8 800 700-25-85

CARVILLE
SHOP

Улучшаем штатную акустику в машине

Три недорогие системы для бизнес-седана

под его вывеской реализуется весьма сомнительная продукция. Специалисты как раз и призваны уберечь клиента от таких ошибок и предложить ему действительно качественную технику.

Немаловажный момент в подборе комплектующих — музыкальные предпочтения клиента. Перед тем как заняться разработкой плана на автомобиль, специалисты обязательно уточняют, какое именно музыкальное направление предпочитает его хозяин, а также на какой громкости он обычно слушает музыку. Даже если взять самые качественные компоненты и идеально их настроить под прослушивание спокойной классической музыки, любитель электроники или рэпа вряд ли оценит качество дорогих компонентов, ведь ему важны громкость и бас, без чего можно вполне обойтись в случае с классическими произведениями. Таким клиентам необходимо делать акцент совсем на другой технике и даже жертвовать классом аппаратуры ради большей мощности. Так что подход к разработке автокомпонентов будет индивидуальным, даже если речь идет о типовом решении.

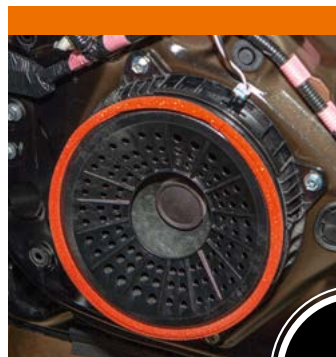
Именно поэтому штатная «музыка» всегда кажется такой неброской и незвучной: она создается в расчете на усредненные музыкальные предпочтения покупателя,

«Бладхаунд» Илья Смирнов, если клиент не имеет опыта и знаний в соответствующей теме, ему могут предложить весьма обширный спектр решений: от типового до эксклюзивного.

Выбор оборудования, которое будет поставлено на автомобиль, клиенты зачастую доверяют специалистам, ведь помимо опыта они могут гарантировать и постоянное наличие качественных аудиокomпонентов. Это весьма актуальный момент с учетом того, что у многих, и даже у ведущих, брендов в сфере автозвука довольно сложные системы дистрибуции и реализации в России.

Кроме того, эксперты знают ситуацию на рынке и могут подобрать компоненты проверен-

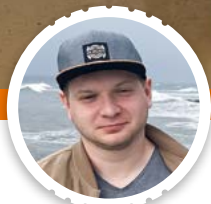
ных брендов, причем напрямую, у официальных импортеров. Это важно потому, что чаще всего незнающие клиенты «ведутся» на яркую рекламу и громкие имена, не осознавая, что порой известный мировой бренд уже давно прекратил существование и теперь



ДО



Типовые решения подразумевают использование штатных «посадочных мест» под динамики



Вадим Аскаров

Качество звука в автомобиле — один из самых субъективных факторов. Большинство автолюбителей к уровню акустики относятся равнодушно: играет и играет. Еще какая-то часть водителей, обычно молодых, качество звука приравнивает к громкости: если слышно так, что дребезжат стекла соседних машин, значит, звук хороший. Ну, и минимальный процент за рулем — меломанов, которые способны услышать в концертной записи фальшь пятой скрипки слева. Если же говорить в целом, то любителей качественного автозвука больше среди владельцев более дорогих машин, которые к каждому аспекту авто относятся более требовательно. Именно для них автопроизводители делают опциональную премиальную акустику, а всевозможные тюнинговые ателье предлагают варианты доработок штатных систем. О том, как улучшить звук в автомобиле, нам показали и рассказали специалисты студии «Бладхаунд».

Для начала стоит пояснить, что же такое улучшение автозвука и как происходит процесс подбора тех или иных компонентов. Как отмечает менеджер компании



Главное оружие мастера по автозвуку — многолетний опыт

а создать универсальную «музыку» хорошего качества практически невозможно. К тому же нельзя забывать, что производители машин всегда ограничены таким параметрами, как вес автомобиля и объем багажника, так что установка, например, сабвуфера иногда просто невозможна.

Да и создать прямо-таки идеальный звук в машине все равно не удастся: не позволит располо-

жение компонентов в ограниченном пространстве автомобиля.

Устанавливаем продвинутую «музыку» в Toyota Camry

Вариант № 1. Бюджетный

Специально для нашего журнала эксперты студии «Бладхаунд» предложили несколько вариантов для самого популярного бизнес-седана в России. Причем рассматривать мы будем версии с моторами объемом 2,0 л и 2,5 литра, так как топовая версия Camry с двигателем 3.5 штатно оснащается более передней аудиосистемой фирмы JBL.



ПОСЛЕ



Все улучшения будут скрыты под дверной обшивкой

Первый и, естественно, самый простой и недорогой вариант — когда за основу берется готовое решение известного производителя акустики, который изначально предлагает компоненты для конкретных моделей. Данная практика весьма распространена и не является чем-то уникальным: практически все ведущие игроки мира автомузыки предлагают подобные готовые решения.

Хорошее соотношение цены и качества, например, у французского бренда Focal. Комплект для Camry предполагает замену штатных динамиков в дверях и установку четырехканального усилителя на 55 Вт, которого хватает с запасом. Установка усилителя обязательна, поскольку возможностей штатного головного устройства для новых колонок не хватит и звук может оказаться еще тише, чем был.

Стоимость комплекта — 60 000 рублей.

Вариант № 2. Бюджетный с сабвуфером

Подойдет тем, кто любит побольше баса. Выполняется на основе первого, только усилитель ставится более продвинутый, пятиканальный, для подключения сабвуфера. Компания «Бладхаунд» рекомендует оптимальный, на 250 Вт, от бренда Alpine.

Стоимость комплекта — 86 000 рублей.

Вариант № 3. Оптимальный

Подразумевает более серьезную работу на создании акустического пространства. В переднюю часть автомобиля устанавливаются шесть динамиков вместо стандартных двух, а общее число колонок достигает, соответственно, восьми. Отдельный комплекс работ выполняется для сабвуфера, который

встраивается в подиум в правой нише багажника, занимая минимум полезного пространства. Самой собой, и компоненты нужны уже другого уровня. Для динамиков и сабвуфера необходимы отдельные усилители, причем первый идет со встроенным процессором.

Стоимость комплекта — 180 000 рублей.

Предложенные решения — некий базис, от которого можно отталкиваться при постройке музыкальной системы в автомобиле среднего ценового диапазона.

Первый — это доработка штатной системы, которая решит проблему нехватки громкости, различных аудиоискажений и шумов, добавит звуку чистоты. Второй — наполнение салона интересным и качественным басом для любителей электронной музыки. Третий — уже достаточно продвинутая система с процессором, многоканальным усилителем и компактным размещением сабвуфера для меломанов.

Самой собой, при желании всегда можно поставить более серьезные компоненты (усилитель может стоить и 100 000 рублей). Но если рассматривать баланс «качество звука на потраченный рубль», то специалисты «Бладхаунд» взяли бы за основу именно эти три варианта.

Каков итог?

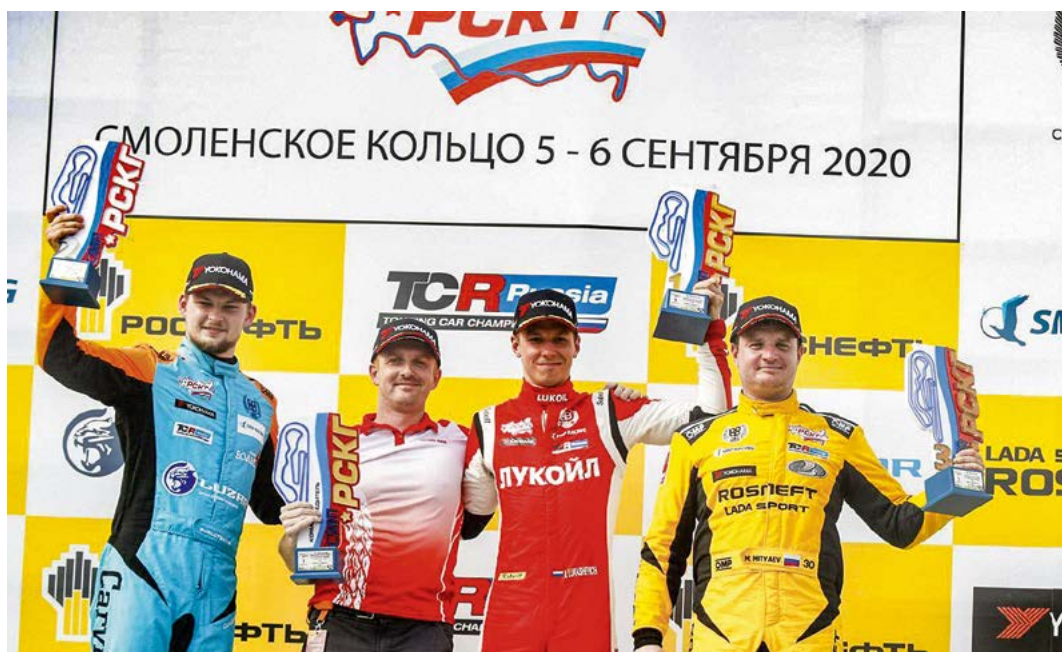
Представленные варианты подойдут клиентам, которые не готовы погружаться в дебри автозвука или участвовать в автомобильных аудиофестивалях. Это некие готовые решения, отвечающие запросам чуть более требовательных клиентов, которые примерно представляют, что хотят получить от звучания. Представитель компании «Бладхаунд» Илья Смирнов сравнивает создание музыкальной автосистемы с индивидуальным пошивом пиджака: клиент всегда сам должен определить, что ему ближе. Именно поэтому специалисты студии после окончания работ предлагают поехать пару недель, привыкнуть к музыке, послушать любимые треки и потом при необходимости вернуться на доработку и донстройку системы.



редактор рубрики
Роман Зубко



РСКГ-2020: «большой шлем» Лукашевича и серебро Бурлуцкого на этапе в Смоленске



На автодроме «Смоленское кольцо» завершился пятый этап Российской серии кольцевых гонок.

В топовом классе «Туринг» Иван Лукашевич стартовал с поула и не уступал лидерство до самого финиша. Григорий Бурлуцкий уверенно провел заезд на второй позиции и завоевал серебряный кубок.

Во второй гонке старт лучше всех удался Алексею Дудукало. Вторым всю гонку провел Павел Кальманович. На последнем круге Гаврилов попытался пройти Масленникова, но допустил контакт, и пробитое колесо отбросило его из тройки лидеров, а обоих соперников прошел Ладыгин и попал-таки на подиум. Гаврилов и Бурлуцкий замкнули топ-5 ■

Штрафы Хэмилтона и уверенное выступление Квята в Сочи

Прошедший на трассе в Сочи этап чемпионата мира по автогонкам в классе «Формула-1» оказался как никогда богат на разнообразные инциденты и нестандартные судейские решения.

Квалификацию убедительно забрал Льюис Хэмилтон. Вторую позицию на стартовой решетке занял Макс Ферстаппен, который в очередной раз переиграл Валттери Боттаса. Россиянин Даниил Квят начинал гонку с 12-й позиции.

Сразу после начала гонки на трассу выехал автомобиль безопасности. После рестарта Хэмилтон получил, возможно, самое редкое наказание в сезоне: два штрафа по пять секунд за тренировку старта в неподобающем месте.

Пока Льюис разбирался с правилами гонки, другие гонщики устроили массовый обмен позициями во время смены шин. В итоге в какой-то момент Даниил Квят занимал третью позицию. Россиянин в целом провел отличную гонку, не допуская ошибок и быстро обходя медленных пилотов на своем пути. В итоге благодаря лучшей шинной тактике Даниил переиграл своего партнера по команде и занял на финише восьмое место.

Гонку же уверенно довел до победного конца Валттери Боттас. Макс Ферстаппен также финишировал на «своем» втором месте. А вот Хэмилтону удалось пробиться сквозь весь пелотон и приехать на пьедестал почета ■



RDS 2020: главные герои этапов в Рязани и Мячково

В минувшем месяце состоялись два этапа Российской дрифт-серии, победу в которых в финале оба раза оспаривали одни и те же пилоты.

В заездах на трассе в Подмоскowie Алексей Головня победил в финале Дамира Идиятулина. Квалификация осталась за Аркадием Цареградцевым с результатом 93 балла. Но в итоге Аркадий не смог пройти в полуфинале Алексея Головню, который попал туда, переиграв Дмитрия Ермохина.

В битве за бронзу сошлись пилоты команды «Fail Crew Дарксайд» Аркадий Цареградцев и Евгений Лосев, и Аркадий оказался сильнее. В финале Дамир Идиятулин в заездах с Алексеем Головней стал серебряным призером. Аналогичный финал, но уже с другим исходом случился и на знаменитой трассе в Рязани. Однако начался пятый этап с весьма неожиданных результатов квалификации, которую выиграл Чарльз НГ из Китая.

В воскресенье знаменитая стена «притянула» к себе Евгения Лосева, Алексея Головню и многих других. В заездах за бронзу победителем вышел Ермохин, а в битве за победу в первом же заезде автомобиль Головни выбыл из борьбы, и Дамир Идиятулин стал лучшим ■

ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ ОХЛАЖДАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ

CR

CARVILLE RACING

Применяются в системе охлаждения легковых и грузовых автомобилей, эксплуатируемых в нормальных и тяжелых условиях



Протестировано и рекомендовано специалистами ведущего российского производителя автомобильных радиаторов



Длительный срок эксплуатации – до 5 лет



Содержат флуоресцентный краситель для индикации мест протечек



Отвечают требованиям автомобильных производителей



Никаких килограммов – упаковка кратная литрам

Выбирайте оптимальную охлаждающую жидкость на сайте

CARVILLE.RACING

Первая победа Сидорковой и досрочный титул Шешенина на Нижегородском кольце



Вадим Аскаров

«Спортпрототипы CN»

Как всегда, уикенд начался с заезда класса «Спортпрототипы CN». В первой гонке в лидеры сразу вырвались Шота Абхазава и Алексей Хаиров на «легендах», но вскоре Алексей вылетел, а Шота заехал в боксы — и победа почти оказалась у Артема Кабакова. Однако на предпоследнем круге его «легенда» потеряла ход и уступила «митджету» Святослава Арсенова, который и выиграл гонку.

Во втором заезде Алексей Хаиров стартовал только шестым, но к концу первого круга занял вторую позицию, а к финалу гонки и вовсе выиграл, воспользовавшись техническими проблемами Шоты Абхазавы. Святослав Арсенов сумел завоевать серебро, а третье место оказалось у Павла Кузьминова — лучшего из пилотов на «шорткатах».

«S1600» и «S1600 Юниор»

Первая гонка класса «S1600 Юниор» началась с обгона Егором Фокиным обладателя поула Артема Антонова уже в первом повороте. В итоге Егор и лидировал до самого финиша, установив попутно лучшее время круга. На вторую позицию вырвался Егор Ганин, стартовавший четвертым. Третьим гонку закончил Джабраил Ахмадов.

В Нижнем Новгороде прошел предпоследний этап Российской серии кольцевых гонок, на котором самой перспективной российской пилотессе и участнице главной женской автомобильной серии «W» Ирине Сидорковой наконец-то удалось одержать первую победу во «взрослой» категории, а пилот команды Lada Sport Rosneft Владимир Шешенин досрочно завоевал титул в классе «Туринг-Лайт».



Ирина Сидоркова

Вторая гонка была отмечена напряженной борьбой и победой Фокина. Ахмадов после старта со второго места вырвался в лидеры и долгое время возглавлял пелотон. На протяжении восьми кругов он сдерживал атаки более

быстрого Егора Ганина, что позволило лидеру зачета Егору Фокину подхвять к паре лидеров. В итоге Егор Фокин лучше вышел из заключительного виража и финишировал с минимальным преимуще-

ством над Егором Ганиным — их разделили всего 0,021 секунды. А бронзовая награда досталась Артемию Першину.

В гонке «взрослого» класса «S1600» доминировал Ефим Гантмахер, который дал повод для волнения своим фанатам только в самом начале, когда его не отпустил Петр Плотников. Однако после первой трети дистанции он начал наращивать отрыв, и молодой петербургский гонщик довольствовался только второй позицией. Третьим стартовал Руслан Нафиков, однако его сразу опередил Василий Кораблев. Борьба между напарниками по Akhmat Racing Team не прекращалась до самого финиша, который раньше пересек Нафиков.

Вторая гонка началась с поула Алексея Савина, оборонявшего свою позицию на протяжении всей гонки. Стартовавший с десятого места Ефим Гантмахер к экватору догнал лидера и безостановочно его атаковал, но не преуспел. Третьим стал Руслан Нафиков, отыгравший по ходу заезда пять позиций.

«Супер-продакшн» и «Туринг-Лайт»

В объединенном классе «Супер-продакшн» и «Туринг-Лайт» гонка ознаменовалась множеством столкновений. В классе «Супер-продакшн» Владислав Незванкин начал гонку первым, но быстро попал под атаки Вадима Антипова, в которого потом врезался напарник Незванкина — Андрей Петухов. Это сыграло на руку Евгению Мейтесу: Незванкин ошибся на последнем круге и стал только вторым, а Евгений вырвался в лидеры и одержал первую победу в сезоне.





Тройку призеров замкнул Дмитрий Лебедев, который также не избежал контактов в начале заезда, но потом добрался до третьего места.

В зачете «Туринг-Лайт» Ирина Сидоркова пропустила на старте Владимира Шешенина, однако в середине гонки вернула себе лидерство. Шешенин не стал форсировать события, уповав на статус лидера чемпионаты, и набрал очки за второе место, что досрочно сделало его чемпионом. Николай Карамышев большую часть гонки провел на третьей позиции и получил бронзовый кубок.

Вторая гонка объединенного зачета началась с доминирования Дмитрия Лебедева, который сразу вырвался вперед и держался лидером до самого финиша. Его напарник Вадим Антипов долгое время оставался вторым, однако вскоре гонку остановил автомобиль безопасности: после рестарта прокол колеса вынудил лидера Sofit Racing Team заехать в боксы. Таким образом, второе место в «Супер-продакшн» доста-

лось Евгению Мейтесу, который на заключительном круге обошел Андрея Петухова. Последний уступил бронзу напарнику по команде Владиславу Незванкину.

В зачете «Туринг-Лайт» Роман Голиков стартовал с шестого места, однако уже на первом круге вошел в тройку лидеров, а еще через два круга возглавил заезд. Второе место оспаривали Николай Карамышев, ставший в итоге серебряным призером, и Леонид Панфилов, довольствовавшийся бронзовой наградой. Ирина Сидоркова финишировала четвертой, пятерку замкнул Михаил Симонов.

«Туринг»

Топовый класс «Туринг» ознаменовался борьбой за победу действующего чемпиона серии Дмитрия Брагина. Перед началом заезда стал накрапывать дождь, и все пилоты выбрали дождевые шины. Однако с первых метров дистанции стало казаться, что трек постепенно подсыхает, и Кирилла Ладыгина вернули в боксы



на смену колес. Это стало роковой ошибкой, так как к середине заезда дождь усилился — лидер чемпионаты потерял темп и финишировал на последнем месте. Меньше повезло разве что пилоту команды Carville Racing Григорию Бурлуцкому, которого на третьем круге выбил с трассы Рустам Фатхутдинов: машину Григория пришлось эвакуировать под прикрытием автомобиля безопасности.

Когда гонка возобновилась, Алексей Дудукало долгое время удерживал лидерство, но вскоре его подловил на ошибке Дмитрий Брагин, в результате чего пилот Lukoil Racing стал только вто-

рым. Третье место занял Михаил Митяев. В десятку же вошли Клим Гаврилов, Андрей Радошнов, Илья Екушевский, Тимур Шигабутдинов и Иван Лукашевич.

Во второй гонке Кирилл Ладыгин доказал, что последнее место в первом заезде было лишь досадной случайностью. Пилот команды Lada Sport Rosneft прямо со старта захватил лидерство. Андрей Маслеников бросился в погоню, однако догнать Ладыгина уже не смог. Тимур Шигабутдинов откатился на третье место и некоторое время сохранял эту позицию, однако затем пропустил Павла Кальмановича. В борьбе с напарником Шигабутдинов упорствовать не стал и пропустил Дмитрия Брагина на четвертое место, а вскоре его прошел и Рустам Фатхутдинов, замкнувший пятерку. Во второй гонке вновь не повезло Григорию Бурлуцкому: на пятом круге он столкнулся с партнером по команде Carville Racing Андреем Радошновым и сошел с дистанции.



«Золото Кагана — 2020»



Вадим Аскаров

Спортивный сезон 2020 года успел только подразнить первыми этапами популярных гоночных мероприятий, после чего все дружно отправились на карантин. Соревнования по ралли-рейдам в России успели проехать только по дорогам Ленинградской области в ходе гонки «Северный Лес» в феврале. И вот в начале сентября пилоты наконец-то снова сели в свои машины и окунулись в долгожданную борьбу в пустынях Астраханской области.

В этом году гонка имела сразу три статуса: второй этап чемпионата России по ралли-рейдам, чемпионат России по кросс-кантри-ралли и чемпионат Астраханской области по ралли-рейдам.

Соревнование стартовало с 15-километрового «пролога». Общая дистанция гонки составила более 1100 км, 850 из которых — скоростные участки. Из 60 экипажей на грузовиках, внедорожниках, багги, SSV, квадроциклах и мотоциклах до финиша СУ-4 доехали 48. Значительно поредели ряды пилотов в заключительный день, когда на знаменитых барханах «Краснопесчаный», «Африка» и «Большой Брат» закопалась половина пелотона.

С самого первого дня лидерство в общем зачете гонки захватил

грузовик команды «КАМАЗ-мастер» под управлением Дмитрия Сотникова. В итоге, выиграв три спецучастка из четырех, именно Дмитрий стал победителем «Золота Кагана — 2020».

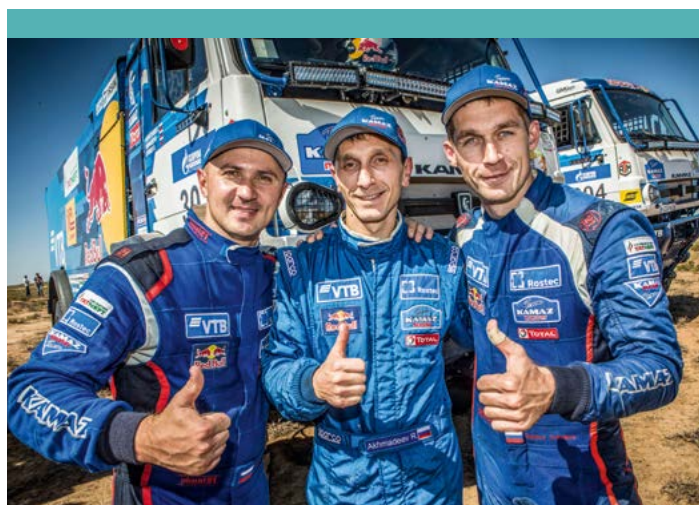
Ожидая вторыми, по итогам четырех дней соревнования, стал еще один экипаж «КАМАЗ-мастер» под управлением Антона Шибалова. А вот третье место в общем зачете у «челнинцев» вырвал «легковой» экипаж команды MSK Rally Team Дениса Кротова и Дмитрия Цыро, выступавших на прототипе BMW X3.

Если же смотреть разбивку по классам, то в самом «медий-

✓ *Дмитрий Сотников, Руслан Ахмадеев, Ильгиз Ахметзянов, 1 место*

Долгожданное возвращение ралли-рейдов

ном» «Т-4» (грузовики) предсказуемо продолжилась гегемония команды «КАМАЗ-мастер», экипажи которой заняли четыре первые позиции в итоговой классификации. Первое место у экипажа Сотникова, второе — Шибалова, бронза у действующего чемпиона «Дакара» Каргинова. Всего 21 минуту не доехал до призовой тройки экипаж Эдуарда Николаева. В свою очередь, больше часа Николаеву проиграл экипаж команды MAZ-SPORTauto под управлением Виталия Мурылева. Ралли-рейд



«Золото Кагана» стало основной проверочной гонкой для «КАМАЗ-мастера» перед предстоящим «Дакаром-2021», который пройдет в январе в Саудовской Аравии.

Дмитрий Сотников, победитель «Золота Кагана — 2020»: «Гонка получилась очень разнообразной. Нам удалось поймать стабильный ритм, весь экипаж отлично отработал. Штурман Руслан Ахмадеев за все дни не допустил ни одной навигационной ошибки. Механик Ильгиз Ахметзянов отлично справился с подготовкой автомобиля: ни одного технического простоя, и как результат — стабильная быстрая работа на СУ и уверенная победа в этой гонке. Здорово начинать сезон после «Дакара» с таких результатов».

Андрей Каргинов, действующий победитель «Дакара»: «На большой скорости пересекали неровность и попали в уступ, водительской стороной ударились и опрокинулись на правый бок. Чуть отъехав, почувствовали, что левая сторона «не тормозит», убедились — да, действительно: передняя левая тормозная камера была повреждена. Мы ее починили и продолжили дальше движение, но темп сложно было поймать, старались ехать быстро, но аккуратно. Сложная трасса, сложный день, как обычно, — легких этапов в Астрахани не бывает».

Эдуард Николаев, многократный победитель «Дакара»: «Гонка выдалась очень непростой, астраханские спецучастки — одни из самых сложных, и держать темп от начала до конца очень непросто. Если экипажи проехали эту гонку, то это говорит об их готовности участвовать в более серьезных соревнованиях, таких как «Шелковый путь» и «Дакар»».

В классе «Абсолютный» первое место у экипажа команды



MSK Rally Team Дениса Кротова и Дмитрия Цыро. Всего три минуты победителю уступил чемпион России 2019 года, экипаж команды G-Force Motorsport Андрей и Владимир Новиковы, выступавшие на прототипе G-Force BARS. Экипаж команды NG-ENERGO Андрея Рудского и Евгения Загороднюка, также проехавший гонку на G-Force BARS, занял третье место, проиграв лидеру более двух с половиной часов.

В категории «Рейд» победил экипаж команды GAZ RAID SPORT Суховенко и Чапаева на автомобиле «ГАЗель Next». На втором и третьем месте — два автомобиля команды «Крым»: «УАЗ-23632 Пикап» под управлением Назаркина и Никифорова и Mitsubishi Pajero экипажа Грачева и Охотникова.

В классе «Т-3» в этом году на «Золоте Кагана» боролись сразу девять экипажей. Астраханская трасса оказалась настолько тяжелой, что за пределами призовой тройки остался даже серебряный призер ралли «Дакар-2020» Сергей Карякин из Snag Racing Team. А вот экипаж Team Maria Oparina

под управлением Дмитрия Иевлева проехал «Золото Кагана» лучше всех в классе и занял первое место, опередив завершивший гонку вторым экипаж Алексея Шмотьева и Андрея Рудницкого из команды Snag Racing Team и бронзового призера — экипаж Романа Высоцкого и Владимира Носова.

Сергей Карякин, победитель «Дакара-2017»: «Очень

долго ждали и готовились к первой гонке сезона, а она пролетела так быстро — нам не хватило, и хочется еще. Казалось бы, что наш результат плохой, но это не так. Повторюсь, в первую очередь мы ехали тестировать машину, проверять ее на прочность. И полученный результат — лучший для нас. Мы выявили слабые стороны машины, которые исправим по приезду домой и сделаем ее еще более надежной. На этот сезон поставили такую же задачу, как и на прошлый, — чтобы Алексей Шмотьев

взял титул чемпиона России. Задача реальная, выполнимая».

Алексей Шмотьев, пилот Snag Racing Team: «Перед поездкой, конечно, ставили себе цель выиграть этот этап, но второе место считаю тоже неплохим результатом. Тем более

у меня впереди еще две попытки исправиться и стать двукратным чемпионом России по ралли-рейдам. Анализируя ход гонки, я понимаю, что долгий перерыв все-таки дал о себе знать. Если

теория во время пандемии разложилась в голове по полочкам, то практика отчасти за это время рассыпалась. Долго вкатывался после старта, вспоминал, как рулить, как проходить повороты и прыгать на трамплинах. Но ничего, наверстаю».

В классе «Т-2» все три призовых экипажа ехали по астраханским степям на автомобиле Toyota LC200. В итоге на первом месте экипаж команды NOVGOROD

AUTOSPORT Алдиса Вилцанса и Александра Горькова. Почти 40 минут им уступил экипаж команды ASK VIRAZH Максима Кирпилева и Олега Тюпенкина, а третье место у экипажа Андрея Сушенцова и Игоря Петенко из команды S&A Racing.

Мотозачет собрал в Астрахани 25 экипажей. В чемпионате России по кросс-кантри-ралли приняли участие мотоциклисты, квадроциклисты и спортсмены на SSV. Специально для этой категории гонщиков организаторы предусмотрели на длинных спецучастках по два «Парк-сервиса». В итоге до финиша доехал 21 экипаж.

Первое место в классе «Открытый» завоевала мотогонщица из Республики Беларусь Анастасия Ленева на KTM 450 EXC-F. Второе место у Дмитрия Ванькова на Husqvarna TE449. В классе «Эндуро-квадроциклы» быстрее всех трассу ралли-рейда «Золото Кагана» проехал чемпион мира Александр Максимов на Yamaha YFM 700R. Около полутора часов ему проиграл Александр Гилемов на BRP Outlander XTR, который, в свою очередь, на 16 минут обошел пилота команды «Русская механика» Алексея Зверева на RM 800.

В классе «SSV», который впервые классифицируется в общем зачете МФР по кросс-кантри, в классе «N2» и в «Абсолютном» первое место у экипажа Сильнова — Самарина. На втором месте, с отставанием в 20 минут, экипаж СТК «ХАНСПОРТ» Минниханова — Гиззатуллина. Бронза у экипажа Стахеева — Сталаша.





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



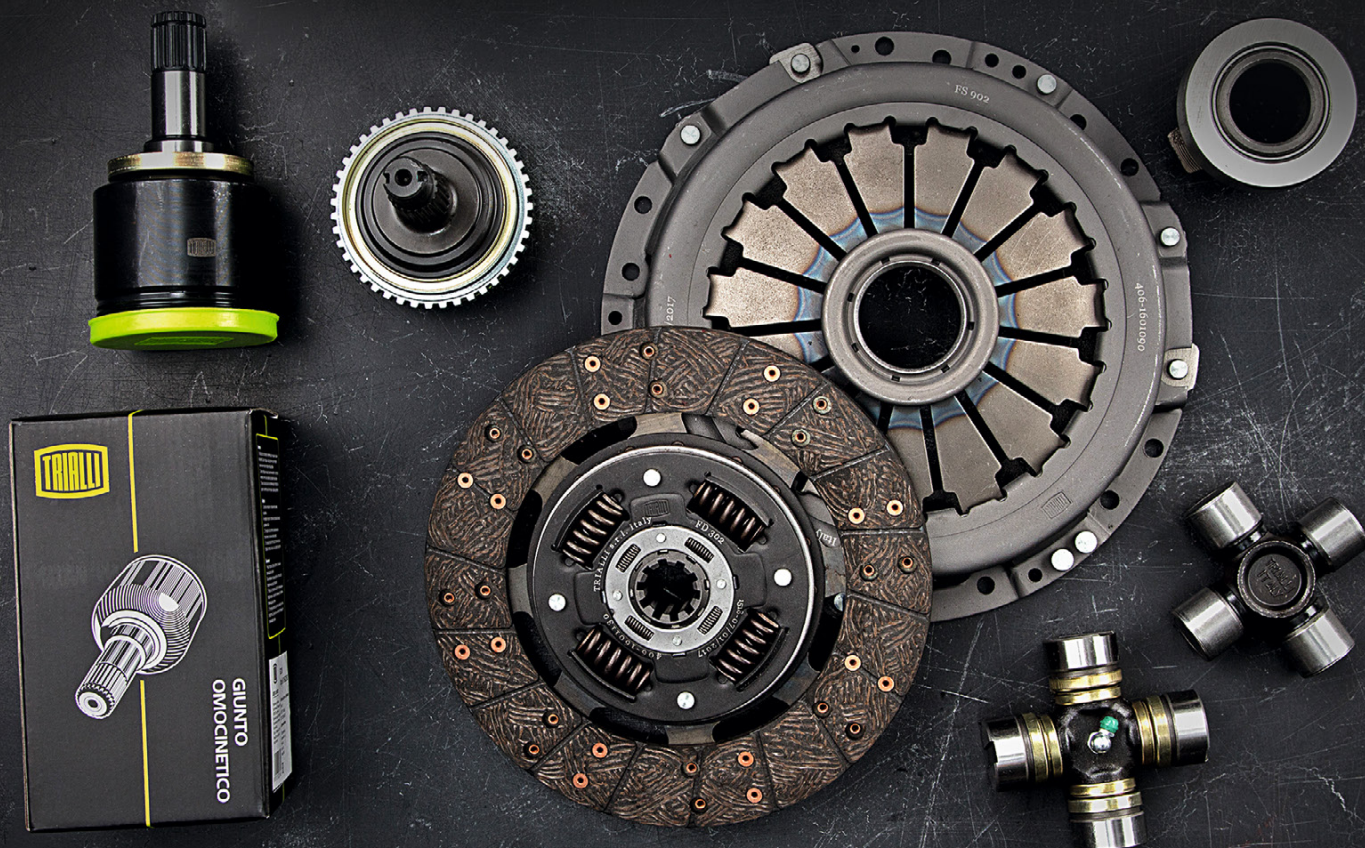
И ещё более 30 дистрибьюторов.

Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!



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

ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль
качества



Равномерный
износ дисков



Рекомендуем
совместную
установку



Эффективное
торможение



Бесшумная
серия



Стабильный
коэффициент
трения



**ТОЛЬКО У НАС
ВСЕ ЗАПЧАСТИ НА RENAULT DUSTER (10-) | ARKANA (19-)**

Амортизатор (стойка) перед. газовый	AG 09053	Ремкомплект ШРУСа перед. внутр./наруж.	FG 0903/FG 0904
Амортизатор задн. газовый	AG 09503/AG 09504	Ролик ГРМ натяжной	CM 0941
Барабан торм. 4WD d=228 (без ступицы)	TF 015134	Ролик привод. ремня с натяж. мех. 1.5 dCi	CM 1406
Глушитель доп. алюм. (резонатор) 4WD	EAM 0903/EAM 0904	Ступица передняя	MR 0902
Глушитель осн. алюм. 2WD/4WD	EMM 0903/EMM 0904	Сцепление в сборе (кмпл. без муфты) 1.5 dCi	FR 0913
Диск торм. передний d=269	DF 095110/DF 0954s	Сцепление в сборе (кмпл. без муфты) 1.6i 4WD	FR 0914
Диск торм. передний d=280	DF 095107/DF 0953s	Сцепление в сборе (кмпл. без муфты) 2.0i	FR 0916
Колодки торм. диск. передний	PF 0902	Сцепление в сборе (кмпл. для одномасс. мах-ка) 1.5 dCi	FR 0918
Крестовина	CC 538	Сцепление в сборе (кмпл. с одномасс. мах-ком) 1.5 dCi	FR 0919
Муфта выкл. сцеп. гидравл. 4WD	CT 0905	ШРУС внутренний	GO 0905
Привод задн. лев./прав. 2.0i/1.5 dCi/1.6i 6MT	AR 0911	ШРУС внутр. перед. лев./прав. 2.0i/1.5 dCi	GO 0903/GO 0902
Привод перед. лев./прав. 2.0i/1.5 dCi 6MT	AR 0905/AR 0910	ШРУС наружный	GO 0906
Ремень поликлиновой	5PK1120/5PK1125/6PK1205	ШРУС наруж. передний 1.6i 6MT 4WD	GO 0907
Ремкомплект ШРУСа зад. внутр./наруж.	FG 0905/FG 0906	ШРУС наруж. передний 2.0i/1.5 dCi	GO 0904

WWW.TRIALLI.RU