



апрель 2021 • #94

# Движок

про автомобили в деталях

- 10 Trialli
- 38 Frenkit
- 46 Brembo
- 56 TMD Friction

## Разбираемся С ТОРМОЗАМИ

### ВСТРЕЧАЕМ ТРИ ПРЕМЬЕРЫ

LADA  
LARGUS



16



LADA NIVA  
TRAVEL

24

RENAULT  
DUSTER



20

36

Не только  
амортизаторы

Испытываем  
шаровые опоры KYB



50

Здоровые амбиции  
Daimler KAMAZ

Производитель грузовиков  
подвел итоги 2020 года  
и поделился планами  
на будущее

62

Советы начинающим  
стантрайдерам

Мотоцикл, экипировка  
и первые выступления

# АВТОМОБИЛЬ МОЖЕТ БЫТЬ ЛЮБЫМ, РАДИАТОР ДОЛЖЕН БЫТЬ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫМ



Идеальное  
сопряжение



Высокая  
эффективность



Увеличенный  
ресурс

ВЫБЕРИ НА [LUZAR.RU](https://LUZAR.RU) 🔍



**LUZAR**  
детали системы охлаждения

Рекомендуем использовать  
высокоэффективные охлаждающие  
жидкости Carville Racing



# ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ AIRLINE

Качество на уровне мировых производителей



Стойкость к омывающим жидкостям



Проверено на жаро-, морозостойкость



Ресурсный запас на среднегодовой пробег

Выбирайте на сайте [AIRLINE.SU](http://AIRLINE.SU)

 **AIRLINE**  
АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

# Движок

про автомобили и детали

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:  
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:  
Константин Силков

Главный редактор:  
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:  
Роман Зубко

Обозреватель:  
Вадим Аскарлов

Дизайн журнала и сайта:  
Владимир Мироненко



Сайт журнала:  
dvizhok.su



Адрес редакции:  
194044, Россия, Санкт-Петербург,  
ул. Комиссара Смирнова, 15, лит. А,  
офис 347, тел.: +7 (812) 448-57-87,  
chief@dvizhok.su

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

Подписано в печать 01.04.2021 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется  
**БЕСПЛАТНО**

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

Мнение редакции может не совпадать  
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности  
за содержание предоставленных  
рекламных материалов.

16+

# Звериный оскал КАПИТАЛИЗМА



**Обсуждение с одним из российских производителей компонентов ситуации с импортозамещением удивительным образом совпало с новостью одного из главных поставщиков металла на мировой рынок. Увы, разговор оказался о грустном: выводы беседы практически разрушили все возможные надежды на построение в нашей стране цивилизованного автобизнеса с перспективой реализации национальных проектов. Оказывается, громкие производственные планы федерального масштаба, регулярно озвучиваемые властью, потенциальным исполнителям просто не нужны: мешают «колотить бабки».**

Ньюсмейкером, поднявшим производственный вопрос, неожиданно стал миллиардер и глава концерна «Русал» Олег Дерипаска, который констатировал полный провал программы импортозамещения в российском автопроме. Вместо того чтобы налаживать производство собственных комплектующих из собственного сырья, доля иностранных компонентов, по словам алюминиевого магната, в производстве отечественных автомобилей только растет.

Правда, этому заявлению сильно удивились производители компонентов. По словам одного из руководителей производственного предприятия Санкт-Петербурга по выпуску запчастей, именно поведение отечественных поставщиков сырья заставляет обращаться к иностранным партнерам, в первую очередь азиатским, поскольку только они готовы предложить конкурентоспособные

условия в отличие от наших же металлургов.

Проблем оказалось две: технологическая и финансовая. Первая связана с иностранными поставщиками, которые согласны работать или уже работают в России, но отказываются переходить на российское сырье, в частности металл. Дело в том, что новые технологии в автопроме требуют повышенных характеристик компонентов, которые, в свою очередь, предъявляют соответствующие требования к сырью. Как оказалось, для выполнения этих требований нашим металлургам нужно перенастроить производственный процесс, то есть вкладывать большие деньги в модернизацию заводов. Но, учитывая небольшой масштаб заказа российского автопрома относительно мировых поставок, делать это они отказываются из-за невыгодности мероприятия, в результате чего иностранные про-

Почему  
проваливается  
программа  
импортозамещения  
автокомпонентов

изводители компонентов возвращаются к своим же, иностранным, поставщикам сырья.

Российские производители компонентов, которые участвуют в программе импортозамещения и даже становятся конвейерными поставщиками зарубежных предприятий, тоже столкнулись с неожиданным отказом российских металлургов. Дело в том, что отечественные поставщики сырья, в частности того же алюминия Дерипаски, продают его исключительно через Лондонскую сырьевую биржу исключительно за валюту по рыночному курсу — так гораздо прибыльнее, что фактически ставит экономический крест на целесообразности российского производства: при равных валютных ценах на сырье заказывать производство деталей, учитывая объемы, выгоднее получается в том же Китае. Собственно, у поставщиков запчастей сегодня именно так и происходит, а следовательно, быть импортозамещающими предприятиями они уже не могут.

Единственный выход, который нашли российские производители автокомпонентов, — поставлять детали для отечественных же автомобилей, где не такие высокие требования к качеству комплектующих. Но при рыночной доле исконо отечественного автопрома в 20% выживать только за счет этого не получается: нужен охват остальных 80% иномарок, которые предъявляют повышенные требования, а их невозможно выполнить из-за нежелания российских поставщиков сырья поставлять продукцию российским производителям по внутрироссийским ценам... Добро пожаловать в капитализм!



ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННАЯ  
АВТОЭЛЕКТРИКА

 **START  
VOLT**

**10** ЛЕТ НА РЫНКЕ  
АВТОЭЛЕКТРИКИ

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ КАТУШКИ**

ассортимент | цена | качество | гарантия

 **TecAlliance**  
Data Supplier



[STARTVOLT.COM](http://STARTVOLT.COM)

## «Сегмент колодок в России перегрет, с дисками работать выгоднее»

Производитель деталей тормозной системы Trialli о ситуации на рынке после пандемии

10



## Что купить вместо нового Renault Duster

Тест-драйв Lada Niva Travel, Haval H5 и УАЗ «Патриот»

24



## Scania за устойчивые транспортные решения

54



## Восстанавливаем тормозные суппорты с помощью технологий Frenkit

38



## Советы начинающим стантрайдерам

Мотоцикл, экипировка и первые выступления

62



## Автобизнес

---

- 6 **Новости**
- 10 **«Сегмент колодок в России перегрет, с дисками работать выгоднее»**  
Производитель деталей тормозной системы Trialli о ситуации на рынке после пандемии

## Автомобили

---

- 12 **Новости**
- 16 **Новая «классика»**  
Тест-драйв обновленной Lada Largus
- 20 **Защитить титул лидера!**  
Тест-драйв нового Renault Duster — 1.5 dCi или 150 TCe
- 24 **Что купить вместо нового Renault Duster**  
Тест-драйв Lada Niva Travel, Haval H5 и УАЗ «Патриот»

## Автокомпоненты

---

- 30 **Новости**
- 36 **Не только амортизаторы: испытываем шаровые опоры KYB**
- 38 **Восстанавливаем тормозные суппорты с помощью технологий Frenkit**
- 42 **Разбираем поломки и нюансы замены амортизаторов вместе с компанией Febest**
- 46 **5 шагов для проверки безопасности тормозов**

## Комтранс

---

- 48 **Новости**
- 50 **Здоровые амбиции Daimler KAMAZ**
- 54 **Scania за устойчивые транспортные решения**
- 56 **TMD Friction — лучший поставщик комтранса 2020**

## Автоаксессуары

---

- 58 **Новости**

## Автоспорт

---

- 60 **Новости**

## Автодосуг

---

- 62 **Советы начинающим стантрайдерам**  
Мотоцикл, экипировка и первые выступления



ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ  
**АВТО-РАДИАТОР**  
КОНТРОЛЬ КОМФОРТА

**СДЕЛАНО В РОССИИ**

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА  
СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ IATF 16949:2016

+7 812 602-12-80  
info@auto-rad.ru  
auto-rad.ru

ООО «ПО «Авто-Радиатор»



## Производители автокомпонентов

получат господдержку

## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



К середине апреля нынешнего года Минпромторг и Минфин должны проработать механизмы государственной поддержки компаний, производящих автокомпоненты на территории России.

Соответствующие поручения главам министерств дал премьер-министр РФ Михаил Мишустин, сообщает ТАСС.

«Минпромторгу и Минфину предстоит до 15 апреля проработать механизмы поддержки компаний, которые заняты изготовлением компонентов для автопрома, а также решить, возможно ли нарастить финансовую помощь производителям сельхозтехники», — цитирует агентство сообщение пресс-службы правительства.

Ранее, в начале марта, российские поставщики электроники жаловались на нехватку чипов. В Минпромторге заявляли, что готовы оказать автопроизводителям и их поставщикам поддержку в случае перебоев с комплектующими.

О том, что Министерство промышленности и торговли РФ создает программу государственной поддержки работающих на территории страны производителей автокомпонентов, стало известно, напомним, летом прошлого года ■

## Хиаоми официально стал автопроизводителем

Корпорация Xiaomi Corp. объявила в конце марта о создании дочерней компании по производству электромобилей.

Планы китайского производителя смартфонов в новом для него сегменте бизнеса — весьма амбициозные. Первоначально Xiaomi вложит в дочернюю компанию 1,52 млрд долларов США. В течение ближайших десяти лет объем инвестиций достигнет 10 млрд долларов.

Возглавит новую компанию — производителя электрокаров генеральный директор Xiaomi Corp. Лей Джан (Lei Jun).

Буквально за несколько дней до официального объявления китайского производителя смартфонов о его предстоящем вхождении в автобизнес агентство Reuters сообщило со ссылкой на свои источники о намерении Xiaomi наладить производство электромобилей под собственным брендом на одном из предприятий компании Great Wall Motor.

По информации агентства, в Xiaomi будут позиционировать машины в массовом сегменте авторынка — в соответствии с рыночными позициями мобильных устройств марки. Компания Great Wall, ранее не предоставлявшая свои мощности другим производителям, будет оказывать Xiaomi консультационную поддержку в инженерной сфере для ускорения реализации проекта, отмечают также собеседники агентства. Официально ни в Xiaomi, ни в Great Wall не комментировали подобную информацию.

Акции Xiaomi Corp. после появления этой новости на ленте Reuters подорожали в пятницу, 26 марта, на 9%. Бумаги Great Wall Motor, в свою очередь, выросли в цене на Гонконгской бирже на 15% и достигли максимального дневного лимита роста в 10% на бирже Шанхая ■

## Rheinmetall получил крупный заказ от немецкого автопроизводителя

Концерн Rheinmetall AG будет поставлять одному из немецких автопроизводителей алюминиевые блоки цилиндров.

Название компании-заказчика официально не уточняется (в Rheinmetall ее называют «широко известным производителем из Германии»); общая сумма заключенного контракта превышает 100 млн евро, сообщает пресс-служба немецкого концерна. Старт серийного производства заказанных компонентов намечен на 2023 год; срок действия контракта истекает после 2030 года.

С компанией-заказчиком Rheinmetall сотрудничает с 90-х годов XX века, поставляя ей блоки цилиндров для целого ряда моделей. Нынешняя модель блока производится методом литья под низким давлением; заказанный блок цилиндров будет изготавливаться с применением технологии литья в песчаные формы.

Данный метод литья, разработанный KS Huayu AluTech GmbH, дочерней компанией Rheinmetall, позволяет изготавливать детали различных геометрических форм, оптимизируя их массу. Кроме того, новая технология, как заявляет производитель, «отвечает постоянно растущим ожиданиям автопроизводителей в отношении материалов, характеристик и прочности компонентов».

Другими критериями, по которым для заключения контракта был выбран Rheinmetall, стали соответствие производства принципам устойчивого развития, снижение так называемого «углеродного следа», а также сокращение стадий в цепочке поставок. Этим требованиям, как заявляют в Rheinmetall, полностью отвечает предприятие концерна в немецком Неккарзальме ■

## Automechanika Frankfurt 2021 пройдет в смешанном формате

Организаторы выставки Automechanika Frankfurt подтвердили, что в 2021 году мероприятие состоится и пройдет в комбинированном формате.

В нынешнем году выставка, как и прежде, будет проходить в выставочном комплексе Messe Frankfurt. «Автомеханика-2021» состоится в очном режиме «с соблюдением всех действующих санитарно-гигиенических норм и норм безопасности в связи с профилактикой распространения коронавирусной инфекции», сообщает пресс-служба оргкомитета выставки.

В рамках мероприятия также будет работать новая онлайн-платформа, призванная обеспечить коммуникацию с частью международной B2B-аудитории, которая не может приехать во Франкфурт в связи с пандемией. «Цифровые услуги, бесплатно предоставляемые каждому экспоненту, обеспечивают максимальный охват, а также новые возможности для презентации продукции и обращения к клиентам», — отмечается в официальном сообщении оргкомитета мероприятия. Участники выставки смогут также представить свои новинки и решения с помощью системы потокового вещания.

«С помощью цифрового инструмента-органайзера для поиска контактов и планирования встреч, а также благодаря возможности общаться в чатах LiveChat и посредством видеозвонков 1:1 экспоненты могут устанавливать контакты с целевой аудиторией и привлекать новых потенциальных клиентов. В этом году мы предоставляем это предложение бесплатно почти двум тысячам экспонентов, которые уже подтвердили свое участие в выставке», — заявил директор Automechanika Frankfurt Олаф Мусхофф. Информация о продукции экспонентов и профили их компаний останутся доступны онлайн после завершения мероприятия.

Для всех, кто не может приехать во Франкфурт, часть общей программы выставки будет представлена в цифровом формате. В режиме прямой трансляции можно будет следить, в частности, за мероприятиями Schadentalk («Ремонтный форум»), Automechanika Innovation Awards, а также слушать семинары и лекции Automechanika Academy. По окончании выставки основная часть контента будет доступна онлайн в медиатеке.

Выставка Automechanika Frankfurt 2021 будет проходить, напомним, с 14 по 18 сентября. Ранее, с 23 по 26 августа, как уже сообщал «Движок», в Москве состоится выставка автокомпонентов и аксессуаров MIMS Automechanika Moscow 2021 ■



## СОВЕРШЕННАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ

ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ  
И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ОПОРЫ ДВС/КПП

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



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



**CARBERRY.**

Performance for value

## Continental: мировой авторынок восстановится до предкризисного уровня не ранее 2025 года

В руководстве концерна Continental не ожидают восстановления мировой автоиндустрии до рекордных докризисных значений раньше 2025 года. Об этом говорится в официальном сообщении немецкого концерна, в котором подведены основные итоги деятельности Continental AG в 2020 году и даны ключевые прогнозы на 2021-й.

В частности, как прогнозируют в компании, в юбилейном для Continental году (150 лет со дня основания фирмы) ожидается значительное восстановление мирового авторынка. Вместе с тем возвращение рынка к рекордным значениям, достигнутым в 2017 году, по мнению специалистов концерна, станет возможным не ранее 2025 года.

По итогам «коронакризисного» 2020 года консолидированный объем продаж Continental Group составил 37,72 млрд евро (в 2019-м — 44,48 млрд евро). Подразделение Automotive Technologies поставило запчастей и компонентов на общую сумму 15,31 млрд евро (в 2019-м — 18,9 млрд евро); годовой объем продаж подразделения Rubber Technologies составил 15,64 млрд евро против 18,01 млрд в 2019 году, подразделения Powertrain Technologies — 6,97 млрд евро (7,8 млрд евро в 2019-м).

«С операционной точки зрения мы действовали удачно, учитывая обстоятельства, — заявил генеральный директор Continental AG Николай Зетцер, комментируя итоги работы концерна в прошлом году. — В целом мы закончили год более успешно, чем предполагали весной 2020-го».

В руководстве немецкого концерна ожидают, что в 2021 году мировое производство легковых автомобилей вырастет на 9–12% по сравнению с 2020-м. Консолидированный объем продаж Continental AG в подобных условиях должен составить от 40,5 до 42,5 млрд евро ■

## CTR инвестировал в создание трехколесных электротакси в Камбодже

Компания Central Corporation (бренд CTR) объявила о запуске в Камбодже предварительных продаж субкомпактных трехколесных электромобилей Onion T1.

Компактные электрокары, как сообщает пресс-служба CTR, будут работать в сети электротакси e-TukTuk — параллельно с аналогичными бензиновыми машинками, популярными в Юго-Восточной Азии.

Onion T1 оснащается электромотором, развивающим мощность 3,5 кВт при 1750 об/мин и максимальный крутящий момент 20 Нм при 2000 об/мин. Питается мотор от сменной литий-ионной аккумуляторной батареи емкостью 4,48 кВт·ч, обеспечивающей запас хода 100 км. Эффективность силовой установки, по данным производителя, составляет 22 км на кВт·ч энергии. Снаряженная масса электрокара — 370 кг.

Производителем модели T1 является компания Onion Mobility, созданная CTR совместно с MVL — платформой по развитию мобильности в Юго-Восточной Азии, в которую не так давно инвестировала Central Corporation. Onion Mobility и CTR, как сообщили «Движку» представители корейского производителя автокомпонентов, намерены развивать в Камбодже сеть специальных «киосков», в которых пользователи Onion T1 смогут заменять отслужившие свой срок батареи.

С 2022 года модель T1 будет работать не только в такси, но и в компаниях, предоставляющих услуги каршеринга; кроме того, в Onion Mobility объявили о намерении распространить сервис e-TukTuk на другие страны Юго-Восточной Азии. Планируется также разработать двух- и четырехколесные транспортные средства под брендом Onion ■



## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



## В России стали доступны автозапчасти TMI Tatsumi

Компания Tanaki объявила о начале продаж в России автозапчастей под торговой маркой TMI Tatsumi.

В течение апреля, как сообщает пресс-служба компании, запчасти бренда поступят на склады дистрибьюторов.

Ассортимент TMI Tatsumi насчитывает на данный момент свыше 12 тыс. артикулов; в линейке представлены детали тормозной системы, компоненты трансмиссии, системы охлаждения, подвески, системы рулевого управления, фильтры, ремни, электрооборудование, автолампы, щетки стеклоочистителя, крепеж и т. д.

Автозапчасти TMI Tatsumi, как заявляет производитель, соответствуют по техническим характеристикам оригинальным комплектующим. Вся продукция марки, включая расходные материалы (например, применяемые смазки), рассчитана на использование с большой нагрузкой и в агрессивных условиях.

Заводы, на которых выпускаются автокомпоненты TMI Tatsumi, сертифицированы по стандарту ISO/TS 16949:2009. Каждая производственная площадка имеет собственную испытательную лабораторию для контроля качества на каждом этапе изготовления запчастей. В частности, предусмотрены тестирование деталей на соответствие заявленным физическим и химическим характеристикам, проведение ресурсных тестов и различных стендовых испытаний.

На всю продукцию марки TMI Tatsumi распространяется безусловная гарантия 2 года с момента покупки ■

# ОГРОМНЫЙ АССОРТИМЕНТ ТОРМОЗНЫХ СУППОРТОВ ДОСТУПНО 2.500 СУППОРТОВ



THE RELIABLE PART

- Знаете ли вы, что у NK есть 2.500 суппортов как из стали, так и из сплава?
- Соответствие оригинальному качеству OE
- 5-летняя гарантия от производственных дефектов и дефектов материала.

Знаете ли вы, что NK также предлагает:



Тормозные части



Рулевую



Подвеску



Подшипники ступиц



Части сцепления

# Сегмент колодок в России перегрет, с дисками работать выгоднее

Производитель деталей тормозной системы Trialli о ситуации на рынке после пандемии



Илья Огородников

Учитывая нетривиальную ситуацию, с которой столкнулись игроки автобизнеса в России в 2020 году, журнал «Движок» решил выяснить, как обстоят дела у производителей компонентов спустя ровно год после начала локдауна. Директор по маркетингу компании Trialli Алексей Шипота рассказал о том, какие обстоятельства приходится учитывать при производстве и реализации деталей тормозной системы.

## «Год оказался неплохим, но стратегическую ошибку мы допустили»

Спрос на продукцию бренда Trialli обладает ярко выраженной сезонностью, так что весной 2020 года, когда предполагался пик активности, мы неожиданно оказались без работы, в локдауне. Несмотря на это, снятие ограничений вызвало волну отложенного спроса, так что по большинству наших групп мы в целом не просели, а по некоторым позициям даже выросли. Очень помогла наша долгосрочная программа развития ассортимента — так, например, если в 2019 году по тормозной системе мы были представлены продукцией по 50 моделям автомобилей, то к сегодняшнему дню линейка расширена до 450 моделей.

Правда, будем откровенны, некоторую ошибку мы все же допустили. Изначально казалось, что отложенный спрос сможет полностью компенсировать пан-



Директор по маркетингу компании Trialli Алексей Шипота

демийный простой, однако через некоторое время стало понятно, что лишившиеся доходов автомобилисты уходят в лоукост-сегмент, где у нас не было достаточного предложения.

В результате пришлось принимать оперативные меры, главными из которых стало снижение себестоимости продукции, а также агрессивная маркетинговая и коммерческая кампания по продвижению бренда Trialli. В результате к сентябрю удалось окончательно сформировать подходящую под ситуацию ценовую политику, что до конца 2020 года обеспечило положительную тенденцию продаж.

## «Мы вернули производство в Россию»

Собственно, методы по снижению себестоимости были комплексными. Экономить на качестве самой продукции для нас, конечно же, недопустимо, а потому были выбраны те условия, которые напрямую не затрагивают самих деталей. Во-первых, поменяли упаковку, отказавшись от кашированного картона. Во-вторых, отказались от дополнительной и расширенной комплектации изделий.

Ну и в-третьих, для отечественных моделей автомобилей мы вернули производство с иностранного завода на российский. В итоге удалось сэкономить до 20%, что и отразилось на спросе.

Причем линейка «лоукост» была создана как дополнение к имеющимся группам товаров, а не заменила их. Те, кто привык к нашей обычной продукции по обычной цене, могли выбрать и ее. Ну а те, кому были нужны улучшенные характеристики деталей, могли обратиться к нашей премиум-линейке, которая дороже на 20–25%.

В результате продажи показали, что востребованы все три ценовых направления. Причем в кризис ожидаемо выросли продажи запчастей из низкоценовой группы и неожиданно — из премиальной. А вот реализация стандартной продукции практически не изменилась, что мы тоже записываем в плюс.

## «Контрактные партнеры в России считают нас конкурентами»

К сожалению, процесс локализации компонентов, то есть переход с зарубежного контрактного



Помимо тормозной системы Trialli занимается выпуском глушителей, для чего в России был приобретен завод, окупившийся за полтора года. Ввозить глушители из-за границы невыгодно, поскольку детали имеют маленький вес при солидных габаритах. Расценки на транспортировку в итоге составляют до 40% от стоимости производства. Локализация же полностью нивелировала этот фактор



производства на отечественное, связан с большим количеством сложностей. Одна из главных — маленький модельный ассортимент: отечественные заводы специализируются в основном на отечественных автомобилях, которые уже давно уступают иномаркам по объемам. Второй фактор — неналаженная дистрибуция.

Самое печальное, что мы могли бы предложить производственным партнерам в нашей стране очень хорошие варианты сотрудничества — как минимум развитый канал сбыта, но договориться о выгодной коммерческой политике очень сложно. Отечественные контрактные производства очень ревностно относятся к сторонним заказчикам, считая нас не партнерами, а конкурентами. В итоге вновь приходится обращаться к иностранному — главным образом азиатским — производителям.

#### «Суппорт — очень перспективная позиция»

Что касается распределения спроса по группе запчастей тормозной системы, то основной доход нам приносят продажи тормозных дисков. А вот сегмент колодок перегрет — там невероятное количество конкурентов, только в России насчитывается более 10 производств.

Очень перспективной позицией видится продажа суппортов

*Налажено производство и всех тормозных смазок, правда, выпускаются они под брендом Carville Racing, который, как и бренд Tialli, также входит в УК «Карвиль»*



и их комплектующих. Мы начали активно и широко осваивать производство этой группы два года назад, само собой, сначала для отечественных моделей. Позже стало понятно, что автомобилисты экономят на всем, потому мы стали раскладывать суппорт на четыре части: сам суппорт, его скобу, поршень и ремкомплект (резинки, уплотнители, направляющие). Все размеры полностью соответствуют оригинальной продукции.

Но, скажем честно, нам выгоднее продавать суппорт в сборе.

#### «Надо компенсировать инфляцию, одновременно увеличив долю рынка минимум вдвое»

Если говорить о планах, то их много и почти все они глобальные. Само собой, нельзя останавливаться на достигнутом, а потому мы продолжаем расширять ассортимент. Последнее обновление —

выпуск тормозных барабанов с интегрированным ступичным подшипником. Такие системы используются на недорогих иномарках, в частности французских, которые в России пользуются большой популярностью.

Еще один важный вопрос — финансовый: восстановление показателей выручки. За пандемийный год, который нарушил логистические связи, изменил мировую ресурсную обстановку, а также внес сумятицу в курсовые показатели валют, инфляция в России в нашем сегменте составила до 30%! Только рост цен на металл с августа 2020 года достиг 84%!

К сожалению, все это отразится на стоимости запчастей в 2021 году, причем даже тех компаний, которые являются отечественными: закупка сырья для производства автокомпонентов по многим составляющим все равно осуществляется на мировых биржах за валюту. Продавать по внутренним российским ценам ресурсы отечественным добытчикам невыгодно, а потому все идет на экспорт.

Несмотря на то что мы прогнозируем не только рост цен на запчасти и даже дефицит по отдельным направлениям, для себя мы выбрали амбициозный путь развития. В сегменте тормозных дисков и колодок мы сейчас занимаем долю в 2–3%, однако за счет продолжения активного развития новых модельных линеек и наступательной маркетинговой политики планируем нарастить объемы до 5–7%.



## Новый Mercedes C-Class: в России — с лета 2021 года



Журнал «Движок» узнал ориентировочные сроки начала российских продаж седана Mercedes-Benz C-Class нового поколения.

Новый C-Class поступит в продажу в нашей стране летом нынешнего года, сообщили корреспонденту «Движка» в пресс-службе «Мерседес-Бенц Рус». Заказы на новый седан в РФ начнут приниматься в первых числах апреля.

«Автомобиль [новый C-Class] появится на нашем рынке приблизительно в середине лета, цены будут объявлены дилерской сети в начале апреля — это ознаменует собой начало приема заказов», — рассказали «Движку» в российском пресс-офисе Mercedes-Benz.

В Европе новые седан и универсал Mercedes C-Class уже доступны для заказа. Новый седан стоит в Старом Свете от 41 138 евро (3,67 млн рублей по курсу ЦБ РФ на 30 марта 2021 года), универсал оценен минимум в 46 975 евро (4,2 млн рублей по тому же курсу).

В салонах европейских дилеров Mercedes-Benz новый C-Class появится в течение лета текущего года ■

## Новый Kia Carnival получил российский ценник

Компания Kia назвала рублевые цены на кроссвэн Carnival, российский дебют которого намечен на середину апреля 2021 года.

Диапазон цен на новый Kia Carnival составит в России 2 599 900–3 579 900 рублей; автомобиль станет доступен в нашей стране в пяти комплектациях: Comfort, Luxe, Prestige, Premium, Premium+. Топовый кроссвэн получит семиместный салон с двумя отдельными креслами Premium Relaxation на втором ряду, в остальных четырех исполнениях автомобиль будет иметь восемь посадочных мест с тремя отдельными сиденьями второго ряда, которые могут быть установлены как по ходу движения, так и против хода.

В России новый Carnival станет доступен с двумя двигателями: турбодизелем объемом 2,2 литра, развивающим 199 л.с. и 440 Нм и бензиновым «атмосферником» 3.5 V6 MPI (249 л.с., 331,5 Нм). Оба мотора по умолчанию агрегируются с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач; ведущие колеса — передние.

Новый Carnival в версии для России штатно оснащается рефлекторными светодиодными фарами и светодиодными ходовыми огнями, семью подушками безопасности, креплениями детских кресел стандарта ISOFIX на сиденьях второго и третьего ряда, стояночным тормозом с электроприводом, круиз-контролем, модулем Bluetooth для подключения мобильных устройств, разъемами USB на передней панели и в боковой части спинок передних сидений, 12-вольтовой розеткой в багажном отсеке; в базовый фирменный пакет «Теплые опции» включены электрообогрев передних сидений, лобового стекла и форсунок омывателя, боковые зеркала с электроприводом и подогревом.

В базовой комплектации Comfort новый Carnival комплектуется также 17-дюймовыми колесами на легкосплавных дисках с шинами размерности 235/65 R17, приборной панелью Supervision с центральным TFT-дисплеем диагональю 4,2 дюйма, камерой заднего вида, задними датчиками парковки, мультимедийной системой с 8-дюймовым экраном и доступом к Apple CarPlay / Android Auto, а также аудиосистемой с шестью динамиками.

Официальный старт продаж нового Kia Carnival на российском рынке намечен на 14 апреля ■



## «Пассажирские» Citroen Berlingo II и Peugeot Partner будут выпускаться в Калуге

редактор рубрики  
Роман Зубко



В российском представительстве PSA Group объявили о предстоящем старте производства на заводе «ПСМА Рус» под Калугой универсалов повышенной вместимости Citroen Berlingo Multispace и Peugeot Partner Crossway второго поколения.

В продажу на российском рынке французские пассажирские «каблуки» калужской сборки поступят в течение апреля нынешнего года. На том же заводе, напомним, уже выпускаются их «грузовые» версии Panel Van (фургон с глухими боковыми и задними окнами).

Автомобили по умолчанию оснащаются металлической защитой картера, пятилитровым бачком омывателя, боковыми зеркалами с электрорегулировками и обогревом, аккумулятором увеличенной емкости, более мощным генератором, противотуманными фарами с функцией освещения поворотов; клиренс у обоих «каблуков» составляет 175 мм, хотя Partner Crossway позиционируется как «кросс-компактвэн».

На нашем рынке новые Citroen Berlingo Multispace Peugeot и Partner Crossway станут доступны в версиях с бензиновым и дизельным моторами. Бензиновые машины оснащаются двигателем 1.6 VTI мощностью 115 л.с., агрегирующимся с 5-ступенчатой механической коробкой передач или 6-ступенчатым «автоматом»; под капотами дизельных автомобилей — мотор 1.6 HDi (90 л.с.), работающий только с 5-ступенчатой «механикой» и развивающий 230 Нм при 1750 об/мин.

В версии 1.6 VTI на «механике» новые Partner Crossway и Berlingo II Multispace стоят в России 1 259 000 рублей, такие же автомобили с «автоматом» оценены в 1 399 000 рублей; за машины с турбодизелем дилеры попросят 1 319 000 рублей ■

## Skoda выложила первые скетчи нового Kodiaq

Компания Skoda Auto опубликовала дизайнерские эскизы кроссовера Kodiaq в рестайлинговой версии.

Судя по представленным изображениям, плановый рестайлинг модели выполнен с целью привести новый Kodiaq в соответствие с современным фирменным стилем. В частности, обновленный Kodiaq получит новый капот, а также «фамильную» шестиугольную радиаторную решетку с двойными вертикальными планками.

Головные фары станут уже, чем на нынешней версии модели, под ними разместятся «противотуманки», образовав, таким образом, «четыреглазый» облик машины. Изменится также начинка светодиодных передних фар и задних фонарей. Еще одной приметой обновленного автомобиля станет передний бампер с увеличенным в размерах центральным воздухозаборником и L-образными боковыми элементами.

Кроссовер Kodiaq появился в модельном ряду Skoda в 2016 году; за это время компания реализовала на мировом рынке более 600 тыс. экземпляров модели Kodiaq. Автомобиль официально представлен сегодня более чем в 60 странах мира. В версии для России Kodiaq выпускается в Нижнем Новгороде, на мощностях СП Volkswagen Group Rus и «Группы ГАЗ».

Мировая премьера кроссовера Skoda Kodiaq в рестайлинговой версии состоится в середине апреля нынешнего года ■



## «Двухпедальный» хэтчбек Lada XRAY стал доступнее

АвтоВАЗ начал выпускать хэтчбеки Lada XRAY в новых модификациях, оснащенных двигателем 1.6, 106 л.с., и обновленной роботизированной коробкой передач АМТ.

Новые комплектации, как сообщает пресс-служба тольяттинского автогиганта, позволили снизить стартовую цену на «автоматизированный» XRAY до 805 900 рублей. Для «двухпедальных» версий XRAY доступны три пакета опций: Comfort, #Club и Luxe/Prestige.

Обновленная коробка передач АМТ, как заявляют в АвтоВАЗе, стала надежнее прежней версии трансмиссии. Новый алгоритм переключения передач позволил, по данным производителя, сократить время, необходимое для смены ступеней, на 30% по сравнению с прежней версией АМТ, которой оснащались машины с двигателем 1,8 литра.

В обновленной коробке появился также «зимний» режим, который позволяет автомобилю стартовать со второй передачи. По заявлению производителя, по удобству управления XRAY с обновленной трансмиссией АМТ не отличается от машин с классическим «автоматом», при этом заявленный расход топлива — на уровне автомобилей с «механикой».

Lada XRAY представляет собой, напомним, компактный хэтчбек с энергоемкой подвеской и высоким дорожным просветом (195 мм). Автомобиль выпускается как в «обычной» версии, так и во «внедорожной» под названием XRAY Cross ■

## Обновленная Toyota Camry доступна для заказа в России

**Российские дилеры компании Toyota начали принимать заказы на обновленный седан Camry. Автомобиль получил модернизированные двигатели, обновленный интерьер, мультимедийную систему с расширенным функционалом, а также новую версию GR Sport.**

Изменения по части техники, которые претерпел обновленный седан, внедрены, как заявляют в компании, «в ответ на пожелания клиентов». Camry 2021 модельного года получила, в частности, новые атмосферные бензиновые двигатели семейства Dynamic Force рабочим объемом 2,0 и 2,5 литра. Оба мотора отличаются увеличенной степенью сжатия, новой конструкцией цилиндров (для более быстрого достижения рабочей температуры) и оснащаются системой изменения фаз газораспределения VVT-iE и комбинированного впрыска топлива D-4S.

Новый двигатель 2.0 Dynamic Force развивает максимальный крутящий момент 206 Нм, что на 14 Нм больше, чем 2,0-литровый мотор в прежней версии, и разгоняет автомобиль с места до 100 км/ч

на 1,5 секунды быстрее; расход топлива при этом уменьшился, по данным производителя, на 1,1 л на 100 км в смешанном цикле. Двигатель агрегируется с вариатором Direct Shift CVT, имеющим механические первую и заднюю передачи.

Мотор 2.5 Dynamic Force отличается возросшей на 19 л.с. мощностью (до 200 л.с.) и увеличенным на 12 Нм (до 243 Нм) максимальным крутящим моментом. Время разгона 2,5-литровой версии Camry с места до 100 км/ч уменьшилось на 1,2 секунды (до 8,7 секунды), а расход топлива — на 1,2 литра (6,8 литра на 100 км в смешанном цикле).

Работает новый 2,5-литровый двигатель в паре с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач с расширенным диапазоном блокировки гидротрансформатора — за счет этого, как заявляет производитель, передачи стали переключаться более плавно, а также улучшилась динамика автомобиля. На вершине гаммы моторов для российской версии Camry — по-прежнему V-образная 6-цилиндровая «шестерка» рабочим объемом 3,5 литра, развивающая мощность 249 л.с.

Гамму модификаций «российского» седана Camry пополнила новая спецверсия GR Sport, отличающаяся особым дизайном и двухцветной окраской кузова: в красный или белый основной цвет с черной крышей. Опознать новую Camry GR Sport можно также по черным акцентам во внешней отделке: в таком цвете выполнены боковые зеркала, планки и боковая окантовка решетки радиатора, задний спойлер; кроме того, такой автомобиль получил рукоятки дверей, окрашенные в цвет кузова, прозрачные корпуса задних фонарей, а также специальные логотипы спецсерии на черном фоне.

Camry GR Sport может оснащаться двигателями 2.5 DF или 3.5 V6. Автомобили с 2,5-литровым мотором комплектуются 18-дюймовыми колесными дисками особого дизайна и отличаются хромированной окантовкой боковых стекол; седаны с мотором 3.5 V6 получают черные колеса, молдинги на боковых дверях и окантовку стекол, выполненные в черном цвете, а также черные боковые элементы задних фонарей.

Обновленная Toyota Camry доступна в России в восьми комплектациях по цене от 1 846 000 рублей ■



## В Россию едет новый Subaru Outback

**В конце лета 2021 года до России доедет «внедорожный» универсал Subaru Outback нового поколения.**

Об этом «Движку» сообщили в пресс-службе российского представительства японской компании. «Мы ожидаем новое поколение Subaru Outback к началу августа 2021 года», — рассказали нашему корреспонденту в «Субару Мотор».

В Европе новый Outback уже доступен для заказа. Первые «живые» машины появятся в салонах европейских дилеров бренда в апреле текущего года, сообщает пресс-служба Subaru Europe.

В версии для Европы новый Outback будет оснащаться модернизированным 2,5-литровым бензиновым горизонтально-опозитным мотором мощностью 184 л.с. с вариатором Lineartronic и фирменной системой полного привода S-AWD. В модификации для США новый Outback оснащается также 2,0-литровым 264-сильным турбомотором.

Технические характеристики российской версии Subaru Outback нового поколения официально пока не опубликованы ■





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](http://www.eurorepar.com)



Вадим Аскарлов

# Lada Largus

ОБНОВЛЕННАЯ

Новая  
«классика»

Недавно в частном разговоре один из представителей АвтоВАЗа обмолвился, что в 2012 году решение убрать «классику» было далеко не единогласным. И дело не в том, что в Тольятти работают консерваторы и ретрограды, которые не понимали технологичную отсталость заднеприводных «жигулей», а в том, что сам потребитель не хотел отпускать «четверку». В итоге было принято решение заменить потомка модели образца 1971 года чем-то в той же концепции — простым, вместительным и недорогим универсалом. Этой машиной и стал румынский «перебежчик» Largus. И вот спустя почти десятилетие уже сам «сменщик» находится в предпенсионном состоянии, а значит, пора вдохнуть в очень востребованный автомобиль новый заряд здоровья и бодрости. Получилось ли освежить машину и есть ли будущее у современной «классики»? Это мы выяснили в тест-драйве по дорогам Краснодарского края.

Пока еще не придумали лучше способа скрыть возраст, чем изменение внешности. Процедура практически одинаково срабатывает как со звездами эстрады, так и с автомобилями. А что поделать, если Dacia Logan MCV (он же Largus) появился на рынке тогда, когда АвтоВАЗ еще даже не выпускал «Приору». Чтобы скрыть такие годы, нужно очень хорошо постараться. И субъективно дизайнеры отечественного автогиганта как минимум заслужили годовую премию.

Largus благодаря фейслифтингу стал выглядеть не просто современнее, а гораздо органичнее — как будто и не было никогда заостренной «мордочки» 15-летней давности. Причем у рестайлинга есть и практический аспект: повторители поворотников на крыльях «переехали» на новые зеркала с улучшенной обзорностью, аэродинамикой и встроенным датчиком температуры;

форсунки омывателя спрятались под капот, который получил дополнительный уплотнитель, чтобы снизить загрязнение пространства под ним. Да и в целом изменение передка машины позволило улучшить аэродинамику, за счет чего подъемная сила уменьшилась на 13% для базовой версии и на 16% для Largus Cross. Таким образом, немного увеличилась ста-

бильность автомобиля на высокой скорости.

Внутри же обновленного «Ларгуса» произошла настоящая и долгожданная революция. Старый интерьер был снесен практически полностью и заменен на... убранство от Renault Duster первого поколения с деталями от Lada XRAY и Vesta. Изменения и доработки как нельзя лучше иллюстрируют тезис «все познается в сравнении». Если «Дастер» в свое время ругали



Фары обновленному «Ларгусу» достались от дорестайлингового «Логана». Не считая появления камеры заднего вида, корма новинки осталась нетронутой





Мультимедийная станция от Renault предыдущего поколения проста, но вполне функциональна. Единственный нюанс — расположена слишком низко, приходится сильно опускать взгляд

Оценить улучшения смогут даже покупатели самых базовых версий, в которые наконец-то добавили, например, центральный замок с пультом ДУ, бортовой компьютер с расширенным функционалом и функцию автоматического выключения света фар

Едва ли не главным нововведением можно считать новые передние сиденья с улучшенной боковой поддержкой от Lada XRAY. Они тоже далеко не идеальны — высокие водители могут испытывать проблемы с диапазонами настройки, да и в целом подойдут не под каждый сколиоз — однако на фоне прошлых кресел это значительный шаг вперед. Кроме того, в дальней дороге комфорта добавил появившийся штатный подлокотник.

Для пассажиров сзади практически ничего не изменилось: замки ремней второго ряда получили специальные места. На третьем ряду, как и прежде, можно разместиться относительно комфортно, но процесс посадки заставит вспомнить вазовскую «восьмерку».



Помимо видимых изменений обновленный «Ларгус» предлагает также целый ряд скрытых реформ, главная из которых — под капотом. Старый 8-клапанный двигатель 1.6 серии 11189 наконец-то получил комплексную модернизацию и новый индекс 11182. Перетряхнули все — от коленвала и распредвала до клапанов. Часть деталей досталась от установок Renault, часть — от старшего двигателя 1.8.

Все это привело к тому, что мотор стал чуть-чуть мощнее

и моментнее — теперь он выдает 90 л. с. и 143 Нм, а также стал тише, экономичнее и динамичнее. Кроме того, улучшились показатели обслуживания: например, первая регулировка клапанов теперь официально необходима только при пробеге 90 тыс. км, а заявленный ресурс достигает 200 тыс. км.

По характеристикам отдачи вазовский 8-клапанный мотор, в общем-то, всегда был молодцом. Видимо, поэтому модернизировать в первую очередь решились именно его, так что ощущения от улучшенных характеристик только усилились. Мотору привили «дизельный» эффект, в том числе в угоду коммерческим версиям Van: 80% крутящего момента достигаются уже на 1700 об/мин, а пятая передача вытягивает с 50 км/ч — похвальная эластичность.

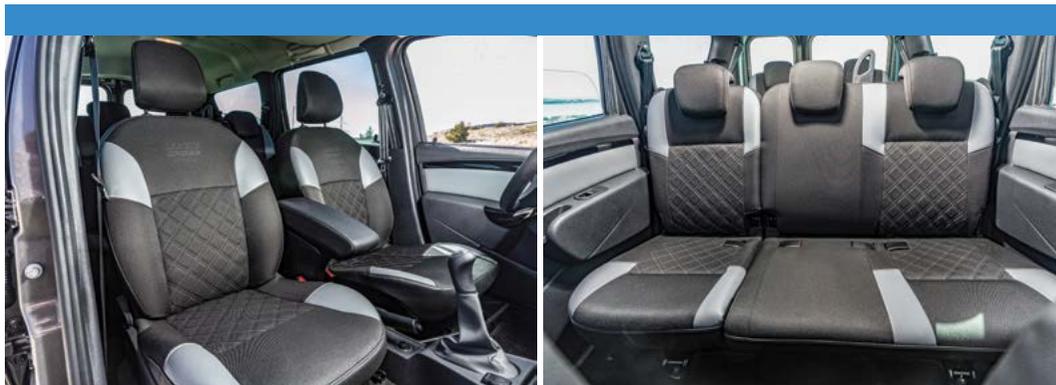
Управляться с 90-сильным «Ларгусом» легко и комфортно настолько, что пересадка в более мощную 106-сильную версию поначалу вызвала удивление. Сложилось ощущение, что она не мощнее, а слабее. В горку тяжелый семиместный универсал заплывает с одышкой, а для резвого обгона хочется воткнуть чуть ли ни вторую передачу. Все дело в разнице достижения максимальных показателей тяги и мощности: 106-сильный двигатель категорически не любит низких оборотов — где-то до 2300–2500 об/мин тяга минимальна, а потому возникает такой контраст с 90-сильным агрегатом. Зато после мотор словно получает второе дыхание: при езде по трассе 16-клапанник берет свое и уже выглядит предпочтительнее.

В этом ракурсе стратегическим недостатком «Ларгуса» видится сохранение для версии Cross исключительно 16-клапанного двигателя. Для тяжелого, да еще и семиместного универсала наличие тяглового 90-сильного агрегата кажется более чем уместным.

Если и есть то, к чему не нужно прикасаться инженерам АвтоВАЗа

именно за простоту интерьера, то этот же самый салон превратил «Ларгус» в машину практически другого класса.

Помимо визуальных и эргономических нововведений с рестайлингом АвтоВАЗ насытил Largus и новыми опциями, которые раньше модели не полагались. Теперь Lada можно купить с датчиком дождя и света, круиз-контролем, подогревом задних и трехступенчатым подогревом передних сидений, «мультимедийкой» с Apple CarPlay и Android Auto, камерой заднего вида, подогревом руля и лобового стекла.





Усилитель руля на «Ларгусе» остался гидравлическим, а потому требует крепкой руки на парковочных скоростях. А вот сохранение выдающейся энергоемкости подвески признаем одним из главных преимуществ универсала: пробить стойки не смогла ни одна встретившаяся колдобина

при обновлении «Ларгуса», так это к подвеске. Универсал, как и прежде, не боится практически никаких дорожных повреждений, а запас до пробоя поистине бесконечный.

### Каков итог?

На сегодняшний день Largus — монополист российского авторынка. Прямых конкурентов за обозначенные деньги у машины попросту нет. Разве что топовые комплектации дотягивают до базовых исполнений кроссовера Renault Duster. Так что сравнивать универсал можно только с самим собой в доресторной версии. А сравнить есть что: обновлен-

ный, он стал тише, комфортнее, получил нормальную эргономику и, самое главное, — огромное количество новых опций.

На стремительно дорожающем российском рынке доступный семейный автомобиль точно сохранит потенциал для отличного спроса. Так что у обновленного «Ларгуса» есть все шансы на долгие годы вперед стать гегемоном рынка и заслужить титул новой «народной классики».

Для обновленной Lada Largus предлагается достаточно широкая линейка модификаций — от базового исполнения за 690 900 рублей до максимально оснащенного за 924 900 рублей. Грузовой «каблук» Largus Van обойдется минимум в 685 900 рублей



Стоимость протестированного автомобиля

Lada Largus  
от 704 900 ₽



В багажнике все по-прежнему: все те же 135 литров в семиместном исполнении и практически грузовые 2350 литров максимального объема



Клиренс стандартной версии — 172 мм.  
У исполнения Cross — уже 200 мм

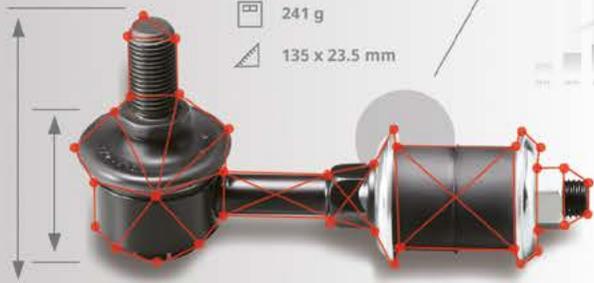
ХАРАКТЕРИСТИКИ	Lada Largus 1.6 л (8v)	Lada Largus Cross 1.6 л (16v)
<b>Технические характеристики</b>		
Длина x ширина x высота, мм	4488x1735x1628	4496x1754x1654
Снаряженная масса, кг	1255–1450	1330–1370
Объем багажника, л	560	135–560
Клиренс, мм	172	200
<b>Двигатель</b>		
Тип	R4, бензиновый	R4, бензиновый
Объем, куб. см	1596	1596
Мощность, л. с. при об/мин	90/5000	106/5800
Крутящий момент, Нм при об/мин	143/3800	148/4200
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.	Механическая, 5-ст.
Привод	Передний	Передний
<b>Ездовые параметры</b>		
Разгон до 100 км/ч, с	14	14,2
Максимальная скорость, км/ч	160	170
Средний расход топлива, л	7,5	7,8

ОЦЕНКИ	Lada Largus	
<b>ИНТЕРЬЕР</b>	<b>6,85</b>	Наконец АвтоВАЗ избавил Largus от двух самых главных претензий — к эргономике и качеству материалов. Простор в салоне и багажнике — по-прежнему главное достоинство универсала.
Обзор	7	
Эргономика	7	
Качество материалов	6	
Простор	8	
Передние сиденья	6	
Задние сиденья	6	<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b> <b>6,75</b>
Багажник	8	
Динамика	7	
Управляемость	6	
Тормоза	7	
Экономичность	7	
<b>КОМФОРТ</b>	<b>8</b>	Рабочая лошадка трансформировалась в семейный универсал. Стало тише, а опций теперь — как в иномарке.
Акустический	7	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>7,2</b>	



ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ  
РЫЧАГИ УПРАВЛЕНИЯ  
РАЗРАБОТАНО 581 ДЕТАЛЬ  
ДЛЯ 11 АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

HYUNDAI / KIA / HONDA / AUDI /  
TOYOTA / NISSAN / GM KOREA /  
MITSUBISHI / MAZDA / SUZUKI



241 g  
135 x 23.5 mm

ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ  
СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА  
РАЗРАБОТАНО 750 ДЕТАЛЕЙ  
ДЛЯ 16 АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ACURA / HYUNDAI / TOYOTA /  
NISSAN / KIA / MAZDA /  
MITSUBISHI / BUICK / GM KOREA /  
RENAULT SAMSUNG

2000 g  
340 x 300 mm



ПОДВЕСКА				РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
889	627	521	517	1067	748
СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА	РЫЧАГИ УПРАВЛЕНИЯ	САЙЛЕНТ- БЛОКИ	ШАРОВЫЕ ОПОРЫ	РУЛЕВЫЕ ТЯГИ	НАКОНЕЧНИКИ

Система качества сертифицирована по стандартам

ISO 9001 | ISO 14001 | OHSAS 18001 | IATF 16949

Ваша ОСНОВА надежного движения

**CTR**®

ctr.co.ru

# Renault Duster — 1.5 dCi или 150 TCe

НОВЫЙ



За 10 лет продаж в России Renault Duster кто только и за что только ни критиковал. И выглядел кроссовер несолидно, и внутри он бюджетен, а местами и неудобен, и «автомата» нормального у него нет, и девушки в его сторону не смотрят, и пятое, и десятое. Но! Статистика неумолима: Renault Duster — самый продаваемый кроссовер в России. За 10 лет своей жизни в нашей стране суммарно он умудрился обогнать по реализации не только всех иностранных соперников, но даже обе «Нивы» — без малого полу-миллионный тираж! И вот по-настоящему народный автомобиль наконец-то полностью обновлен. Испытаем Duster II в очень насыщенном путешествии по Дагестану.

ТЕСТ  
ДРАЙВ

## Защитить титул лидера!

Отсюда плохо укладывающиеся в голову столичных автомобилистов предпочтения. Многим горожанам будет сложно поверить, но за 10 лет реализации «Дастера» в нашей стране на версию с автоматической коробкой передач пришлось всего 14% продаж. Еще скромнее обстоят дела с переднеприводными исполнениями: из 451,1 тыс. «Дастеров», разошедшихся по России, моноприводных комплектаций оказалось всего 9%. Почему? Потому что в регионах с учетом качества дорог

и отсутствия многочасовых пробок гораздо важнее четыре ведущих колеса, чем увеличивающий расход топлива «автомат».

Собственно, и яркие цвета из гаммы убрали все по той же

причине: красные, голубые, зеленые и прочие «нарядные» оттенки на акцентированно мужском кроссовере у региональной аудитории просто не прижились. Единственный цвет «шоу-стоппер», который удалось отстоять отечественным маркетологам, — модный оранжевый, который рассчитан не только на рекламные кампании, но и на желающих выделиться из толпы поклонников модели.

Интерьер откровением не стал. Многие скажут, что он



Илья Огородников

По официальной статистике Renault Duster — это машина регионов России, где совершенно другие требования к характеристикам автомобилей. Например, на московский и петербургский округ приходится 15,7 и 9,1% продаж соответственно, то есть суммарно менее четверти от всех продаж кроссовера. В пятерке лидеров по продажам «Дастера» Башкирия, Татарстан и Краснодарский край.

Трудно в это поверить, но у Renault Duster II нет ни одной общей кузовной детали с предшественником, но образ кроссовера не изменился. Габариты увеличились чисто символически. Однако смотрится новинка свежее за счет нарядных деталей, а также впервые — за счет крупных для модели опциональных 17-дюймовых дисков





*Убранство нового Renault Duster — это по-прежнему откровенно недорогой, но уже удобный и визуалью современным интерьер, над которым поработали дизайнеры. Те, кому в салоне покажется мрачновато, могут заказать опциональные оранжевые украшения*

тут такой же, как у Renault Arkana. На самом деле все с точностью до наоборот: это Arkana в свое время получила немного доработанный салон от европейского Dacia Duster II, который в ЕС вышел еще в конце 2017 года. И, признаться, в родном антураже квадратного внедорожного кроссовера он смотрится гораздо органичнее, чем внутри стильного и спортивного кросс-купе.

Главный акцент — на эргономике, огрехи которой отныне нужно выискивать с лупой, в том числе и благодаря критике машины первого поколения: создатели учли практически все пожелания российских владельцев Renault. Так, у руля появилась регулировка по вылету, а у передних кресел — поясничный упор. Регулировка зеркал «переехала» под левую

руку, а «шайба» управления полным приводом — под правую.

В целом посадка за рулем стала гораздо удобнее, но до идеала пока все-таки не дошла — устроиться с первого раза не получается: то профиль сидений оставляет поводы для поиска лучшего положения, то не хватает диапазона того самого вылета руля. Правда, если на «Дастере» первого поколения

*В Renault услышали пожелания владельцев и перенесли «шайбу» управления полным приводом из слепой зоны под правую руку. Кроме того, появилась система помощи при спуске с горы*

это были ощутимые недостатки, то сейчас — скорее придирки.

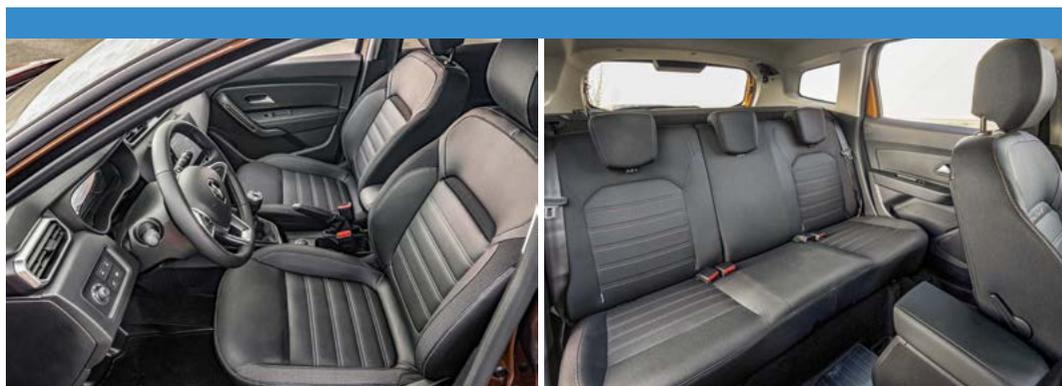
Еще один заметный шаг вперед — уровень оснащения. Стильно

сделанный блок климат-контроля для Audi TT, система камер кругового обзора, не шибко расторопная и красивая, зато функциональная мультимедийная система с россыпью USB-портов, а также полный зимний пакет с подогревом руля, лобового стекла и заднего «дивана» — даже не верится, что это описание «Дастера»!

Задний ряд по объему и удобству особо не изменился: тут по-прежнему нормально двум мужикам среднего роста. Комфорта добавили только новые опции, среди которых, увы, по-прежнему нет подлокотника.

Третье и, можно сказать, уникальное преимущество нового Renault Duster — беспрецедентный для класса выбор силовых агрегатов. Представители Renault рассказали, что не смогли определиться с моторной гаммой, а потому предложили для кроссовера все возможные двигатели — два бензиновых «атмосферника», новый турбомотор 1.3 TCe и зарекомендовавший себя дизель 1.5. Собственно, два последних турбоагрегата и предстояло сравнивать.

Возможности дизеля нам хорошо знакомы — это очень эффективный двигатель К9К, который в паре с 6-ступенчатой механикой наделяет «Дастера» отменными характеристиками. Во-первых, он загадочным образом умеет обманывать ощущения: при официальном показателе разгона 13,3 секунды до «сотни» чувствительная и точная педаль газа субъективно делает ускорения гораздо интенсивнее. Кроме того, мотор не скидает до середины тахометра, позволяя довольно бойко ходом обгонять на трассе фуры и хулиганить в городском потоке. Но все это происходит только при одном



*Без нюансов не обошлось: подогрев «дивана» греет только пятую точку — спина стынет, а подогрев лобового стекла не достался дизельной версии. Инженеры Renault говорят, что обилие нагревательных элементов потребовало более мощного генератора, который из-за компоновки дизеля в конструкцию, увы, не поместился*



условии: очень активной работе механической коробкой передач. Полка момента у дизеля узкая: при выпадении из зоны мотор «захлебывается», а при избытке оборотов здорово визжит.

И хотя дизельный «Дастер» среди всех модификаций занимает более 20%, что опровергает заявления конкурентов Renault о нелюбви россиян к легковым солярочным моторам, все же определенные ограничения спроса на рынке присутствуют. Главных причин две. Первая: дизельный Renault Duster — все-таки самая дорогая модификация, за что в регионах не все хотят переплачивать. Ну а во-вторых, в провинции автомобилисты по-прежнему не доверяют качеству отечественной солянки, опасаясь столкнуться с техническими проблемами. Именно из-за совокупности этих факторов основной спрос до последнего приходился на древний 2,0-литровый бензиновый «атмосферник» и именно поэтому он сохранен в гамме.

Однако прогресс не остановить. Отныне силовую гамму «Дастера» возглавляет новейший турбодвигатель 1.3, уже полтора года про-



дающийся с кроссоверами Arkana и Kartur. Представители марки, предвидя вопросы, сразу оговариваются, что ни одной гарантийной замены с этим двигателем не было и за его надежность они не переживают. Пока верим на слово, поскольку ни один из этих моторов еще просто не успел наездить серьезный пробег.

А ведь по своим параметрам этот двигатель заставляет задуматься о целесообразности наличия и старого «атмосферника», и даже отличного дизеля.

Номинально объем багажника вырос на 20 литров — до 428 (у базовой переднеприводной версии — до 468 литров). По факту прибавка особо не чувствуется: большим багажник, как и прежде, не назвать, но для основных нужд его хватает. Жалуются те, кто используют Duster в качестве экспедиционно-внедорожной машины: в случае полной загрузки отсека достать лежащую под полом запаску становится проблематично

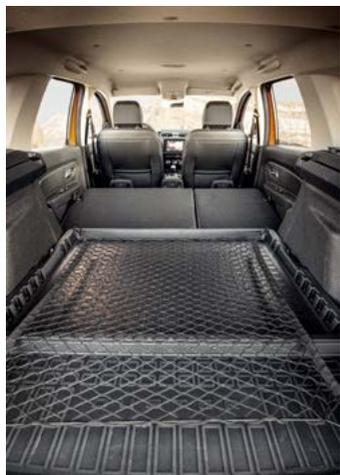
Во многом потому, что он заиграл новыми красками в паре с механической коробкой передач, — такая модификация будет только у «Дастера».

Первое: 150-сильный агрегат наделил кроссовер отличной для его класса динамикой — 10,7 секунды до 100 км/ч. Второе:

Шестиступенчатая механика «Дастера» сохранила понижающий эффект на первой передаче, благодаря которому можно эффективнее использовать внедорожные способности кроссовера. Кроме того, сильно повысилась точность переключений: орудовать четкой и короткоходной ручкой — одно удовольствие

двигатель оказался даже тяговитее дизеля (250 Нм против 240 Нм у K9K) и не менее эластичным: пиковая отдача достигается уже на 1700 об/мин. На пятой передаче «турбо-Дастер» способен держать скоростной интервал от 50 до 130 км/ч, фактически передвигаясь как на «автомате». Если же сравнить напрямую, то дизель 1.5 dCi едет в диапазоне где-то от 1500 до 3000 об/мин, а бензиновый мотор 1.3 TCe — от 2200 до 4000 об/мин, что оставляет

ХАРАКТЕРИСТИКИ	Renault Duster 1.5 dCi	Renault Duster 150 TCe
<b>Технические характеристики</b>		
Длина x ширина x высота, мм	4341x1804x1621	4341x1804x1621
Снаряженная масса, кг	1406	1377
Объем багажника, л	428	428
Клиренс, мм	210	210
<b>Двигатель</b>		
Тип	Турбодизельный R4	Турбобензиновый R4
Объем, куб. см	1461	1332
Мощность, л. с. при об/мин	109 при 4000	150 при 5250
Крутящий момент, Нм при об/мин	240 при 1750	250 при 1700
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.	Механическая, 6-ст.
Привод	Полный	Полный
<b>Ездовые параметры</b>		
Разгон до 100 км/ч, с	13,3	10,7
Максимальная скорость, км/ч	167	194
Средний расход топлива, л	5,3	6,7





за «Рено» на тяжелом топливе сферу более внедорожного применения, а на легком — трассово-городского.

Что касается работы подвески и управления, то и тут не без изменений. Во-первых, Renault Duster получил электроусилитель вместо старой гидравлики, что в лучшую сторону сказалось на комфорте: на руль перестала приходить дрожь от изъянов дороги без осязательной потери в информативности.

Во-вторых, топовые комплектации кроссовера получили 17-дюймовые колеса, которые признаем неоднозначной опцией. Главное их преимущество — «Дастер» стал заметно устойчивее и точнее в управлении. Никогда еще народный кроссовер так рьяно не держался за дорогу в поворотах. А на серпантинах в характере так и вовсе появился огонек.

Но! Пострадала энергоемкость: впервые на «Дастере» стойки начали пробиваться на глубоких ухабах. А вот вседорожник на «16-х» колесах остался верен своей всеядности и умению «дубасить» по любой грунтовке, хотя и оказался чуть более валким. В целом же мы отдаем предпочтение именно второму варианту, поскольку «Дастер» — не тот автомобиль,

Широкие пороги — единственный нюанс, который будет расстраивать на бездорожье: их придется все время вытирать штанинами. А еще остались непонятны возможности Duster с вариатором: таких машин на премьерном тесте не было — как реализован внедорожный потенциал такой трансмиссии, будем узнавать позже

Стоимость протестированного автомобиля

Renault Duster II  
1 470 000 ₽

на котором нужно в пределах проходить связку виражей.

На бездорожье владелец Renault Duster все так же чувствует себя за рулем пусть и компактного, но внедорожника. Честные 210 мм под днищем и хорошая геометрия кузова позволяли при отключенной системе стабилизации и заблокированной муфте творить чудеса. «Дастер» по камням, грязи, песку и снегу прет вперед ровно до тех пор, пока не кончатся сцепные свойства шин либо пока не ляжет на брюхо. Причем несколько дней интенсивных издевательств над машиной так и не «зажгли» на панели приборов ни одной ошибки.

### Каков итог?

Как уже было сказано, главная проблема «Дастера» — в имидже: 75% продаж приходится на регионы. Столичные покупатели, а также прекрасная половина человечества от машины дистанцируются — мол, больно «крестьян-

## Оценки Renault Duster II

ИНТЕРЬЕР	7.28	Полностью перекроенный интерьер — одно из главных изменений. Салон стал современным, лишился многих эргономических огрехов, хотя и остался недорогим.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	7	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8.8	Главная проблема — выбор между дизелем и новым бензиновым турбомотором. Они оба хороши: достаточно динамичны и экономичны. Как и раньше, «Дастер» невероятно способен вне асфальта.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	10	
Внедорожные способности	10	
КОМФОРТ	7.66	
Акустический	7	Ездовой и акустический комфорт стал зависеть от выбора версий, собственно так же, как и уровень оснащения.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7.91	Duster - по-прежнему, одно из лучших предложений за свои деньги.

ская». Несмотря на масштабные изменения, новинка глобально положение на рынке, скорее всего, не изменит: в Renault честно и открыто говорят, что ориентируется в первую очередь на региональное большинство, которому не нужен ни передний привод, ни «автомат», — у нового «Дастера» будет всего по одной такой версии.

Зато у тех, кому «Дастер» и так был по душе, с выходом второго поколения фактически не осталось аргументов против. Французский вседорожник по-прежнему является одним из самых сбалансированных по своим характеристикам, включая цену, при этом упрекнуть его в откровенной бюджетности и устаревших технологиях больше невозможно.



Дизель как был, так и остался самым экономичным в гамме — на трассе даже грузовой «Дастер» легко уложится в 5–6 литров на 100 км, а при серьезной внедорожной нагрузке — 8–9 литров максимум. Бензиновый 150-сильный кроссовер в тех же режимах потребляет в среднем на пару литров больше. Однако подвох — в цене топлива. Если обладатель соляренного «Дастера» уже вынужден платить по 50 рублей за литр, то бензинового — пока еще по 45 рублей: кроссовер официально перестроили на работу на бензине АИ-92



# Lada Niva Travel

## Haval H5

### УАЗ «Патриот»

Безусловно, премьера Renault Duster второго поколения стала главным событием весны, а может, и всего 2021 года. По-настоящему народный кроссовер, занимающий первую строчку по суммарным продажам в классе за последние 10 лет, отличается не только отличным балансом характеристик, но и привлекательной ценой. Однако заядлым джиперам может не хватить одного: серьезных внедорожных параметров. Правда, и стоят суровые «проходимцы», увы, серьезных денег. Мы собрали трех главных соперников «Дастера», превосходящих его на бездорожье, которые можно купить за сопоставимые деньги или даже дешевле. Проверим, на что они способны.



Илья Огородников

Начнем с самого доступного внедорожника из тройцы — только что появившейся **Lada Niva Travel**. Не считая «Нивы» классической, конструктивно и по габаритам Niva Travel — единственный прямой конкурент «Дастера». У этого внедорожника несущий кузов, схожие размеры и легковые повадки, хотя полный привод у Lada куда более продвинутый — постоянный, с демультитипликаторм и блокировкой межосевого дифференциала.

Стоит такая в богатом исполнении Luxe 905 900 рублей. Сразу скажем, что получивший немало скептических отзывов новый дизайн передней части в реальности смотрится очень неплохо. Машина стала заметно мужественнее, оригинальнее и, конечно, эффектнее, но в остальном как была, так и осталась «Нивой»: технических изменений нет.

**УАЗ «Патриот»** — старый знакомый. На отечественном рамном внедорожнике мы успели вдоволь покатайтесь по Карелии на ралли-рейде «Северный Лес», а по Азербайджану вдумчиво погонять историческое для отечественного вездехода исполнение с «автоматом». Однако для теста, чтобы все машины оказались в сходных условиях, мы взяли «Патриот» с привычной «механикой». В топ-комплектации такой обойдется в 1 305 000 рублей.

За эти деньги во внедорожнике окажется единственный доступный 2,7-литровый «атмосферник» в модернизированном 150-сильном виде Pro, система подключаемого полного привода Part-Time с понижающей передачей и блокировкой заднего межколесного дифференциала, а также полный список опций.

Самый дорогой — **Haval H5** за 1 599 000 рублей, реинкарнация некогда популярного китайского внедорожника Hover, который, напомним, сам является лицензионной копией японской модели

Isuzu Axiom образца 2001 года. На сегодняшний день машина с минимальной модернизацией выпускается на российском заводе компании под Тулой.

Haval H5 также достался нам в максимально возможном исполнении — с 2,0-литровым 177-сильным турбодвигателем Mitsubishi. Учитывая рамную конструкцию, такую же как у «Патриота», систему полного привода Part-Time и грамотно сделанную первооснову, китайская модель в свое время попила немало крови у УАЗа. Сегодня требования покупателей сдвинулись в сторону современных кроссоверов, в том числе и в модельном ряду Haval, а потому немолодой внедорожник пользуется ограниченным спросом, на который к тому же влияет и отсутствие автоматической коробки передач.

Интерьер «Ладе» достался по наследству от последней модернизации внедорожника, еще носившего имя Chevrolet. Вазовцы вернули на место исконные эмблемы, а также добавили несколько

## Что купить вместо нового Renault Duster

полезных мелочей. В целом убранство «Нивы» 23-летней давности не выглядит отталкивающе, а сочетание современных опций с архаичными клавишами и рычажками даже наделяет салон ностальгическим «жигулевским» уютом.

К посадке и, главное, к передним креслам придется привыкать: они плоские и жесткие, с минимальным набором регулировок. Зато у «Лады» от рождения неплохая эргономика и отличный обзор. Ну а за то, насколько органично вписаны в возрастную салон некоторые решения, создателям можно пожать руку.



В «Ниве» есть USB-порты, радует пакет подогревов, в который входит и лобовое стекло, а также целых пять подстаканников. Самое удивительное, что два задних находятся... в переднем подлокотнике, который, перевернувшись на 180 градусов, превращается в своеобразный столик



Речь, конечно, в первую очередь о мультимедийной станции. Торчащий из панели экран, на удивление, не мешает взору. Управлять функциями можно как с помощью тачскрина, так и «крутилками» внизу панели. Сама станция с навигацией Navitel

работает быстро и точно, правда, без козырька дисплей бликует на солнце. Отдельное спасибо за камеру заднего вида с омывателем. Задний ряд без неожиданностей — в ногах тесновато, но плечам и голове для двоих

места достаточно. Интересно, что в «Ладе» много внимания уделено всяким мелочам: есть фиксаторы для ремней и пряжек, зарядник для телефона в боксе подлокотника, у багажной полочки — ремешок-держатель, а для аптечки сделана специальная сумка под форму колесной арки, чтобы не мешала. Почти что шкотовский Simply Clever!

Полная противоположность «Ниве» — гигантский УАЗ «Патриот». Прямоугольный кузов длиной 4785 и высотой 2005 мм с запасом вмещает пять человек. Архитектура передней панели проста и функциональна. Дизайнерских решений и инновационных отделочных материалов, но все находится именно там, где нужно.

Забегая вперед, признаем, что у «Патриота» лучшая эргономика посадки и самые удобные передние сиденья — результат последнего обновления. Кроме того, внедорожник радует современным опциональным составом: климат-контроль, круиз-контроль, мультимедиа на Android с максимально возможным функционалом, включающим даже дистанционное управление со смартфона. Единственный «косяк» — перекрытая на треть запасным колесом камера заднего вида.

Задний трехместный «диван» радует простором, полезными тайниками, отдельным блоком управления вентилятором печки, подлокотником, подстаканниками и подогревом. Одна беда — он неудобный: жесткий и с неоптимальной геометрией, так что после нескольких часов у пассажиров затекают ноги.

Самый богатый на вид салон у Haval H5, хотя и ему уже стукнуло 10 лет. Помогает восприятию

Невооруженным глазом видно, что почти пятиметровый «Патриот» на фоне конкурентов — настоящая громадина. Если Haval H5 еще как-то сопоставим по размерам, то Lada Niva Travel потерялась рядом с внедорожниками. Дорожный просвет у всех трех «проходимцев» свыше 20 см, причем самый большой заявленный клиренс как раз у «Нивы»: 220 мм





У всех трех внедорожников убогие бортовые компьютеры. «Патриот» умеет показывать только остаток запаса хода, а Nava и «Нива» — исключительно мгновенный расход топлива. Сложилось ощущение, что производители просто боятся ставить полноценный расходомер, чтобы не пугать владельца. До кучи «китаец» выдает массу бесполезной информации — от температуры шин до атмосферного давления на улице



цены непрактичный черный глянец с хромированными окантовками. Архитектура панели также классическая — все, что необходимо, перед глазами. Топовая комплектация «китайца» отстает от современных стандартов, а мультимедиа — самая скромная из тройцы: радио, Bluetooth и камера заднего вида — правда, с динамической разметкой.

Главный недостаток — плохая эргономика посадки за рулем: сами кресла с электроприводами неплохи, но поставлены высоко, а диапазоны регулировок малы. Удобно устроиться за рулем человеку выше 180 см практически невозможно. А вот задний «диван», наоборот, самый гостеприимный — тут и достаточно просторно, и удобно. Есть

минимальный набор необходимых благ плюс розетка на 220 В.

Первые километры на Lada Niva Travel по ощущениям возвращают в советское детство, когда отец давал первые уроки езды на «жигулях». Шумный мотор, которым нужно подгазовывать, чтобы не заглохнуть на старте, и подвывающая коробка с нечетким и требующим силы включени-

ем передач: «Здравствуй, „Нива“, я скучал!»

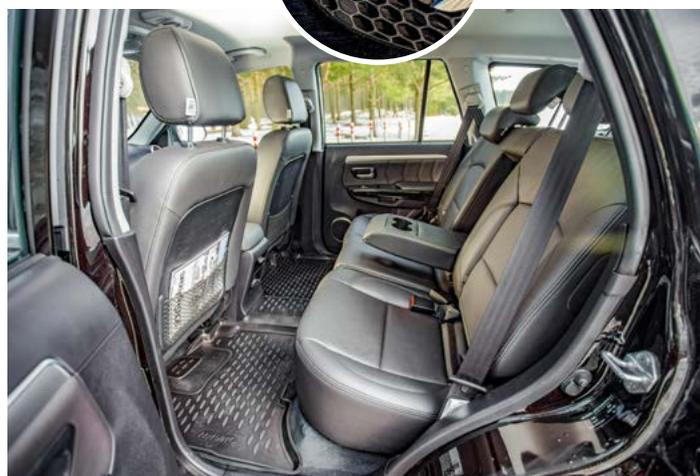
В интенсивном городском потоке «Ладе» тяжело: чихлые 127 Нм тяги достигаются на 4000 об/мин, так что для поддержания темпа мотор нужно крутить в отсечку. Итог: бесконечные 19 секунд до 100 км/ч. Предельная комфортная скорость на трассе — 100 км/ч, хотя стрелку можно догнать и до 140 км/ч.

Восьмидесятиисильный агрегат 1.7, на слабость которого вечно жалуются владельцы, из Lada уже никуда не денется: ставить более мощный мотор слишком дорого. При этом «Нива» вполне уверенно держит прямую, а также с охотой поглощает любые неровности дорог. Точности управления от машины ждать не надо, но в целом





Увы, климатические установки Haval и УАЗа плохо справляются со своей работой. В «Патриоте» либо жарко, либо холодно — среднего нет. В Н5 «климат» вообще живет своей жизнью, в результате чего постоянно потеют стекла. Оба внедорожника плохо прогревают заднюю часть салона. Так что комфортнее всего управляться с простенькой печкой в компактной «Ниве»



в поворотах «Лада» не пугает и не утомляет.

УАЗ «Патриот» на ходу — это ЗИЛ-130, ужатый до формата большого внедорожника. Передаточные числа коробок подобраны с расчетом на тягу, а потому внедорожник все время передвигается как будто на пониженной передаче, но передвигается уверенно: 150-сильный мотор звезд с неба тоже не хватает, но позволяет ни от кого не отставать.

Перестройка рессорного шасси на больший комфорт в последней модернизации сделала подвеску непробиваемой, но практически лишенной плавности хода — на любых колдобинах трясет. Кроме того, в новом «Патриоте», как в советском грузовике, все время нужно подруливать: машину потихонечку куда-то стягивает.

Пересадка с отечественных внедорожников в почти такой же конструктивно устаревший китайский Haval H5 — это как

ХАРАКТЕРИСТИКИ	Lada Niva Travel	УАЗ «Патриот»	Haval H5
<b>Технические характеристики</b>			
Длина x ширина x высота, мм	4099x1804x1690	4785x1900x2050	4650x1800x1745
Снаряженная масса, кг	1465	2125	1414
Объем багажника, л	320	650	420
Клиренс, мм	220	210	204
<b>Двигатель</b>			
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1690	2693	1997
Мощность, л.с. при об/мин	80/5000	150/5000	177/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	127/4000	235/2650	250/2400
Трансмиссия	Механическая, 5-ст.	Механическая, 5-ст.	Механическая, 6-ст.
Привод	Постоянный полный, с блокировкой межосевого дифференциала и понижающей передачей	Подключаемый полный, с раздаточной коробкой, понижающей передачей и блокировкой заднего дифференциала	Подключаемый полный, с раздаточной коробкой и понижающей передачей
<b>Ездовые параметры</b>			
Разгон до 100 км/ч, с	19	н. д.	Около 18
Максимальная скорость, км/ч	140	150	н. д.
Средний расход топлива, л	10,2	12,7	н. д.

На фоне тихого Haval H5 у российских внедорожников шумоизоляции, считай, нет. На две из трех машин можно вешать табличку «Убийца бензина»: даже «Нива» в городе жрет под 15 литров, УАЗ — под 20. Самый экономичный снова Haval: по чекам с заправок мы насчитали где-то около 13–14 литров в городе и до 10 на трассе — норма



выходные после рабочей недели: отдых и расслабление. Несмотря на то что 2,0-литровый турбомотор не любит низких оборотов и в целом не едет на свои 177 «лошадей», «китаец» на уровень динамичнее УАЗа и на порядок — «Нивы», хотя по сухим цифрам разгона от них не сильно отличается и также требует активной работы рычагом коробки.

Подвеска Н5 похожа на «патриотовскую» — умеренно тряская, но с отличной энергоемкостью. Что касается управления, то для рамника Nival хорошо держит прямую

и достойно ведет себя в виражах, хотя и заметно кренится, а также склонен к заносам, благо на страже система стабилизации.

Все три машины очень способные вне асфальта, однако требуют опытной руки. Король бездорожья — безусловно, УАЗ «Патриот». Это настоящий танк, который не боится никого и ничего, особенно если «обут» в хорошую резину. На нем можно смело срубать по лесу пни, гнать по целине и нырять в канавы. Изнутри ощущение, что «Патриоту» все равно, что под колесами. УАЗ обладает самым

богатым внедорожным арсеналом и в целом изначально заточен именно под полное отсутствие дорог.

Легкая и маневренная «Нива» с отличной геометрией и гениальной системой постоянного полного привода тоже умеет творить чудеса на бездорожье. При этом, в отличие от «Патриота», не чурается асфальта. Одна беда: хилый мотор заставляет передвигаться вне дорог только на пониженной передаче и постоянно жечь сцепление. Кроме того, слабовата оказалась система охлаждения: после



Багажник Lada Niva Travel, которая в длину чуть больше четырех метров, само собой, маленький — 320 литров под потолок хватает только для городских нужд. Если и превращать внедорожник в экспедиционную машину — то только жертвуя задним «диваном». Максимальный объем — 650 литров



Само собой, у «Патриота» самый большой багажник — 650 литров минимум. Если сложить задние спинки, то и вовсе получится 1130 литров. Недостаток — огромная ступенька при складывании. Для создания ровного пола необходимо докупать специальный багажный короб в отделе дооборудования



Добротный багажник Nival Н5 на 420 литров в номинале и до 810 литров при сложенных задних креслах — это стандарт класса, достаточный для большинства нужд

Стоимость протестированного автомобиля  
**Lada Niva Travel**  
**905 900 ₺**

Стоимость протестированного автомобиля  
**УАЗ Патриот**  
**1 305 000 ₺**

Стоимость протестированного автомобиля  
**Nival Н5**  
**1 599 000 ₺**

ОЦЕНКИ	Lada Niva Travel			УАЗ Патриот	Nival Н5
	6,57	8,14	7,71		
<b>ИНТЕРЬЕР</b>					
Обзор	9	8	8		
Эргономика	7	8	7		
Качество материалов	6	7	7		
Простор	6	10	8		Самый просторный и удобный по посадке — «Патриот». «Ниву» подводит компактность и бюджетность. Nival в целом сбалансирован, но проигрывает в деталях.
Передние сиденья	6	8	7		
Задние сиденья	6	7	9		
Багажник	6	9	8		
<b>ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	<b>6,8</b>	<b>7,2</b>	<b>7,6</b>		
Динамика	5	7	8		
Управляемость	7	6	7		Лучший по ездовым параметрам — Nival. «Патриот» производит впечатление облагороженного танка, а «Ниве» больше всего не хватает мощности.
Тормоза	6	7	7		
Экономичность	6	6	7		
Внедорожные способности	10	10	9		
<b>КОМФОРТ</b>	<b>6</b>	<b>7,33</b>	<b>7,66</b>		
Акустический	5	6	8		Самый комфортный — снова — Н5. У отечественных внедорожников не все хорошо с шумоизоляцией, а «Патриот» еще и тряский, зато богато оснащенный.
Ездовой	6	7	8		
Оснащенность опциями	7	9	7		
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	<b>6,46</b>	<b>7,56</b>	<b>7,65</b>		Компромиссная победа Nival Н5, если нужен не очень дорогой универсальный внедорожник на каждый день.



*Naval H5 уступает отечественным «вездеходам» и по клиренсу, и по геометрии, и по артикуляции подвесок, но не критично. Больше всего опасений вызывают пороги, которые можно повредить на перегибах. Желательно ставить защиту*

внедорожных упражнений только «Ниву» пришлось остужать.

Трудно поверить, но у самого мощного Naval тоже нет «низов» — без включения понижающей передачи на бездорожье «китаец» не вытягивает. Но если задействовать все возможные функции, H5 уверенно прет за счет

мощности и не отстает от российских «джипов», однако переживаешь за целостность самого дорогого из тройцы внедорожника больше, чем за остальных.

### Каков итог?

**Lada Niva Travel** за свои деньги — отличная машина для российской провинции. Неторопливо передвигаешься из райцентра по окрестным селам, смело съезжая на колхозное поле или в местное лесохозяйство, — лучше и дешевле внедорожника не придумать, учитывая, что уровень оснащения поднялся до иномарочного.

С **УАЗ «Патриот»** можно ехать на войну, особенно если его немного доработать. В огромный кузов влезает пять человек и кубометр груза, которые внедорожник способен увезти в действительно труднопроходимые дали. Расплата за это — специфическое поведение на асфальтовых дорогах, которые УАЗ показательно не любит и езда по которым утомляет.

**Naval H5** — очень достойный компромисс между солидной вместимостью, кроссоверным комфортом и внедорожной проходимостью в своей ценовой категории. Китайский автомобиль,

конечно, имеет список недостатков, но все-таки он единственный из тройцы позволяет без устали и напряжения передвигаться во всех трех стихиях: в городе, на трассе и вне дорог. Жаль только, что компания Naval не смогла удержать привлекательную цену: за 2020 год H5 подорожал аж на 300 000 рублей...



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Прагматика Купчино», официальному дилеру Lada в Санкт-Петербурге и российскому представительству Haval Motor Rus за предоставленные автомобили.

 mk\_kashiyama\_eurasia



**КАШИЯМА**  
**ПРЕВОСХОДНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ**



[www.mkg.co.jp/global](http://www.mkg.co.jp/global)

## Luzar выпустил новые конденсеры

Компания Luzar объявила о расширении фирменного ассортимента радиаторов кондиционера для легковых автомобилей.

Новые компоненты, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для целого ряда популярных машин европейских и азиатских марок.

В частности, новинки подходят для таких автомобилей, как Ford Explorer (10–) 3.5i; Subaru Forester IV (12–) 2.0i/2.5i; Range Rover (12–) / Range Rover Sport (13–) 3.0D/4.4D/3.0i/5.0i; Hyundai ix55 (08–) 3.0D/3.8i; Mercedes-Benz S (W222, C217) (13–) AT 3.0T/4.7T/6.0T; Renault Clio II (98–) / Symbol I (99–) / Kangoo I (97–) 1.0i/1.2i/1.4i/1.6i/1.5d; Toyota Avensis (03–) 2.0i/2.4i; Mitsubishi Pajero Sport (08–) M/A 2.5D/3.2D/3.0i/3.5i; Lexus RX 270 (08–) / RX 350 (08–) 2.7i / 3.5i AT.

Диапазон цен на новые радиаторы кондиционера Luzar — от 6180 рублей за модель LRAC0926 для Clio, Symbol, Kangoo до 18390 рублей за радиатор LRAC1956 для Lexus RX.

Ранее, в конце марта текущего года, компания Luzar объявила о расширении фирменного ассортимента радиаторов для грузовых автомобилей и автобусов ■



## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



## Bosch представил решение для определения реального пробега машин

Компания Bosch расширила возможности диагностического комплекса KTS250 за счет новой функции определения реального пробега автомобиля.

Как сообщает пресс-служба немецкого производителя автокомпонентов и сервисного оборудования, компактный диагностический комплекс Bosch KTS250 теперь позволяет получать данные о реальном пробеге, которые хранятся в различных электронных блоках автомобиля. Сравнив их с показаниями одометра, можно определить, проводились ли какие-либо манипуляции с одометром машины.

Данный фактор, как отмечают в Robert Bosch, может существенно повлиять на реальную стоимость автомобиля, что в равной степени важно как для оценки лизинговых машин, так и при покупке авто с пробегом у частных лиц. Кроме того, параметр реального пробега важен для страховых фирм, рассчитывающих выплаты или стоимость ремонта после ДТП.

Быстро определить реальный пробег автомобиля, как уточняют в Bosch, удастся не всегда: в большинстве машин показания одометра можно изменить, не прибегая к сложным техническим операциям. Специалисты оценивают количество автомобилей со «скрученным» пробегом на дорогах как очень высокое. По данным немецкого автоклуба ADAC и полиции Германии, с заниженными показателями на одометре в стране продается каждый третий подержанный автомобиль ■



## Brembo обновил линейку тормозных дисков и колодок

Компания Brembo объявила о расширении фирменной линейки деталей тормозной системы, предназначенных для рынка автозапчастей.

Ассортимент запчастей Brembo, как сообщает пресс-служба итальянского производителя, пополнили тормозные диски и колодки для автомобилей популярных европейских и азиатских марок.

В частности, тормозные диски 09. D720.11 предназначены для передней оси субкомпактного хэтчбека Volkswagen Up! (121) 2017 модельного года. Диски 09. D766.11 адресованы владельцам Volkswagen Polo (AW1, BZ1) 2017 м.г. и предназначены для установки на переднюю ось автомобиля.

Тормозные колодки P 49063 предназначены для задней оси компактного кроссовера Mazda CX-3 (DK) 2018 модельного года. Колодки P 85180, в свою очередь, — для установки на заднюю ось Audi A6 (4A2) 2018 м.г. ■



## Zekert выпустил новые тормозные колодки

**Компания Zekert объявила о расширении фирменной линейки тормозных колодок.**

Ассортимент, как сообщает пресс-служба компании, пополнился 63 новыми артикулами для популярных автомобилей зарубежных марок.

Среди наиболее востребованных машин, для которых подходят новые детали, производитель называет Hyundai Tucson III (15-); Kia Sportage VII (15-); Toyota Corolla (E210) (19-); BMW 3 Series (G20) (18-), 5 Series (G30, F90) (16-); BMW X5 (E70) (09-), X5 (F15, F85) (13-), X6 (E71, E72) (08-), X6 (F16, F86) (14-); Mercedes-Benz A-Class (W176) (12-), B-Class (W246) (11-), CLA (C117) (13-); Audi Q8 (18-), Q7 II (15-).

Тормозные колодки Zekert сертифицированы по стандарту ECE R90; сертификация действительна во всех странах Европейского союза. Кроме того, детали соответствуют стандарту SAE J2522, в рамках которого проводится динамометрический тест, измеряющий эффективность работы фрикционного материала с учетом давления, температуры, скорости автомобиля, оборудованного гидравлическими тормозами.

По заявлению производителя, колодки Zekert сохраняют стабильный коэффициент трения, эквивалентный показателям OEM, на всех этапах тестирования ■

## Trialli представил новые маховики

**Бренд Trialli объявил о расширении ассортимента в товарной группе «Маховики одномассовые» и начале поставок сцепления в сборе для автомобилей марок Lada, GAZ, UAZ, Hyundai, Kia.**

Новые детали, как сообщает пресс-служба бренда, предназначены для автомобилей Lada 1111-1113 «Ока»; Chevrolet Niva (02-), Lada 21214 Urban (14-); Lada 2110, 2111, 2112, 1117, 1118, 1119; Lada 2108, 2109, 21099, 2113, 2114, 2115, 11183; Lada Vesta (15-), XRAY (15-); Lada 2190, 2191, 2192, 2194, Granta (10-), Vesta (15-); UAZ 31519, 3160 (97-), 3741, GAZ 3302; GAZ 3110, 3302, Gazelle, 2217, 2705, UAZ 3160 (97-), 3162 (00-); Lada 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2120, 2121, 2131; Hyundai Elantra (AD), i20 (PB, PBT), i30 (PDE, PD), ix20 (JC), Solaris (HCR) / Accent, Veloster (FS), Kia Carens III (UN), cee'd (JD), Cerato (BD, BDM), Rio IV (YB, SC, FB), Soul (AM), Soul II (PS), Venga (YN).

В рознице диапазон цен на новые сцепления Trialli — от 2760 рублей за маховик FW 798 для Lada 2101-2107 до 5520 рублей за модель FW 797 для ГАЗ 3302 ■



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

## StartVOLT выпустил новые топливные насосы

Компания StartVOLT объявила о расширении ассортимента в товарной группе «Модули топливных насосов».

В продажу, как сообщает пресс-служба компании, поступили в общей сложности 27 новых деталей для популярных в России автомобилей европейских и азиатских марок.

В частности, новые модули топливных насосов StartVOLT предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Elantra (06–), Hyundai ix35 (10–) / Kia Sportage (10–); Mercedes-Benz ML (98–), Mercedes-Benz S-Class (W221) (05–), Mercedes-Benz E-Class (W211) (02–) / CLS (C219) (04–) 1.8T-5.5T; Peugeot 304 (02–) / Citroen C1 (04–), Peugeot 307 (00–) / Citroen C4 (04–) 1.4i-2.0i; Renault Logan (04–); Toyota Corolla (13–); Audi 80 (91–) / A4 (94–), Audi A4 (03–); Opel Corsa D (06–) 1.2i/1.4i, Opel Astra J (09–) 1.4i-1.8i; Chevrolet Lacetti (05–) 1.4i/1.6i; Ford Fiesta V (01–) 1.2i-1.6i, Ford Focus III (10–) 1.5T/1.6T (10–); Volvo S60 (00–) / S80 (00–) / XC90 (02–) 2.3T-3.0i; Nissan Qashqai (J10) (06–) 2.0i; Skoda Octavia (04–) / Yeti (09–) / Superb II (08–) 1.8TSI/2.0TSI; Volkswagen Golf III (91–) / Passat B3 (90–) 1.4i-2.0i; Volkswagen Passat (10–) 1.4TSI/1.8TSI/2.0TSI, Volkswagen Transporter T4 (91–) / (93–) 1.8–2.0i, Volkswagen Touareg (02–) 3.2i-6.0i; Skoda Fabia II (06–) / Volkswagen Golf IV (97–) 1.2i-1.6i; Citroen C5 (01–) 1.6i-3.0i; Mazda CX-5 (12–) 2.0i/2.5i; BMW 3 Series (E90) (06–) 2.0i, BMW X1 (E84) (15–) 2.0i.

Розничные цены на новые модули топливных насосов StartVOLT начинаются с отметки 2460 рублей.

При производстве топливных насосов StartVOLT, как заявляет производитель, используются высококачественные электронные компоненты, сборка деталей осуществляется в полностью автоматическом режиме. Гарантия на модули — 2 года с момента продажи ■



## Fixar расширил ассортимент

Компания Carberry GmbH объявила о расширении линейки деталей подвески, выпускаемых под брендом Fixar.

Текущее обновление модельного ряда включает как расширение существующих товарных позиций, так и выход новых артикулов, сообщает пресс-служба компании. В числе новых товарных групп — пыльники шаровых опор и проставки пружин.

Действующий ассортимент деталей подвески Fixar расширен с прицелом на автомобили европейских и азиатских брендов. В частности, линейку автозапчастей марки дополнили тяга стабилизатора для Ford Transit (13–), втулка заднего стабилизатора для Toyota RAV4 (12–) и Lexus NX (14–), втулка заднего амортизатора для Toyota Land Cruiser 90 и Hilux (95–), рычаг передней подвески для BMW 1 Series (F20/F21) и 3 Series (F30) (11–), задняя опора двигателя для Mercedes-Benz M-Class (W164), R-Class (W251) и GL-Class (X164) (06–), а также передние опоры двигателя для Hyundai Solaris (10–) / Kia Rio (11–) и Hyundai ix35 (Tucson) (09–) / Kia Sportage (10–).

Все автокомпоненты, выпускаемые под брендом Fixar, как уточняет производитель, прошли сертификацию и соответствуют требованиям законодательства ЕС и ЕАС. Заводы Carberry GmbH имеют сертификаты ISO/TS 16949:2009. На все детали подвески Fixar распространяется безусловная годовая гарантия ■

## Jikiu увеличил срок гарантии на запчасти

Бренд Jikiu объявил о введении новых правил гарантийного обслуживания покупателей.

На все автозапчасти Jikiu отныне распространяется гарантия на 2 года или 40 тыс. км пробега, сообщает пресс-служба бренда.

Расширенная гарантия, как отмечают в руководстве бренда, дает клиенту возможность обратиться к производителю в течение гарантийного срока; получить денежную компенсацию или новую деталь взамен неисправной; обслуживать автомобиль на любом сервисе (все, что нужно будет сотрудникам Jikiu от покупателя, — это получить заключение от СТО о неисправности изделия); направлять претензии по электронной почте, приложив фотографии и описание дефекта; отправить при необходимости деталь производителю для диагностики за счет Jikiu.

В 2020 году, как заявляют в руководстве бренда, процент рекламаций составил 0,04%.

«Для нас как производителя любая поступающая от клиентов информация относительно продукции представляет собой отличный шанс глубоко погрузиться в возникающие проблемы и усовершенствовать процесс изготовления», — отмечается в официальном заявлении компании RMP Nagatoshi, которой принадлежит бренд Jikiu ■



ОДНА КОМПАНИЯ, ДВА БРЕНДА,  
БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ.

**HITACHI**  
Inspire the Next



Дроссельная заслонка



Форсунка



Катушка зажигания



Датчик импульсов



Датчик массового  
расхода воздуха

**HITACHI**

**HÜCO®**



Генератор



Клапан рециркуляции  
выхлопных газов



Топливный насос



Топливный насос  
высокого давления



Насос гидроусилителя руля



Стартер

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



**タツミパフォーマンススペアパーツ**

**Автокомпоненты TMI TATSUMI**

Японские традиции инженерного искусства

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



# Визг, шум и вибрации ПРИ ТОРМОЖЕНИИ

На комфорт любого транспортного средства могут повлиять визг, шум и вибрации при торможении. Шум при торможении — это высокочастотные колебания, которые вы можете услышать. Представьте себе, что вы проводите влажным пальцем по ободку стакана с водой. Стекло резонирует — и раздается звук. Колебания вызывает трение вашего пальца о стекло — они, в свою очередь, резонируют внутри стакана, наполненного водой, поэтому и рождается звук.



По тому же принципу возникают шумы и вибрации, создаваемые трением между тормозными колодками и дисками. Эти колебания передаются на тормозные суппорты, в результате чего вся тормозная система резонирует, производя неприятный шум.

## Устранение шума

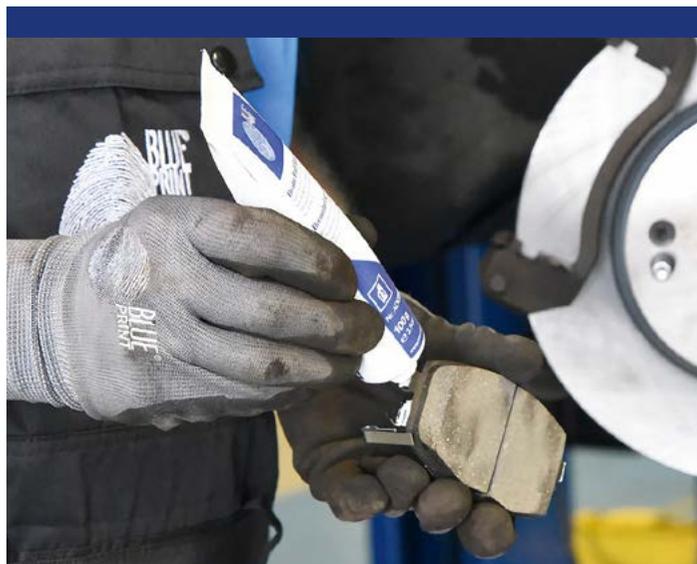
Существует множество факторов, которые необходимо учитывать для подавления шума и вибрации при торможении. К ним относятся качество материалов, форма, условия и скорость движения, температура при торможении.

Шум часто возникает из-за вибрации колодки с тормозным диском, там, где нет плотного контакта или имеется неисправность в пластинах, штифтах или пружинах, которые могут потерять свои свойства и создавать звуковые волны. Эти волны могут быть

либо высокочастотными, которые вы можете услышать, либо низкочастотными, которые вы можете почувствовать.

## Обслуживание тормозной системы

При обслуживании и замене компонентов тормозной системы есть несколько важных деталей, которые необходимо проверить как для обеспечения правильной работы, так и для минимизации нежелательного тормозного шума. Это проверка состояния тормозных суппортов и направляющих колодок, а также других компонентов для определения износа, повреждения или коррозии. При установке новых тормозных колодок убедитесь, что вся ржавчина с опорных точек колодок и суппортов удалена и используйте новые комплектующие. Смажьте опорные точки колодок керамической пастой для



обеспечения их свободного хода и эффективного торможения. Избегайте медной смазки, так как это может повлиять на работу ABS или вызвать гальваническую коррозию, что, в свою очередь, может стать причиной заклинивания колодок и появления посторонних шумов.

Если у тормозных дисков имеются задиры или высокая кромка, они также нуждаются в замене, так как шероховатые поверхности могут вызывать посторонний шум. Кроме того, убедитесь, что прилегающая поверхность ступицы чистая, и проверьте боковое биение с помощью индикатора.

Затем сравните показания с допусками автопроизводителя и при необходимости замените неисправные компоненты. Перед заменой тормозных дисков важно очистить поверхность ступицы, иначе может возникнуть вибрация при торможении. Для обеспечения комфортных, эффективных и безопасных условий торможения убедитесь, что вы используете качественные компоненты и комплектующие тормозной системы.

Положитесь на запасные части Blue Print, качество которых соответствует оригинальным компонентам. Полный ассортимент запасных частей для тормозной системы вы можете найти в онлайн-каталоге [partsfinder.bilsteingroup.com](https://partsfinder.bilsteingroup.com).

Blue Print является частью группы компаний [bilstein group](https://www.bilstein.com), объединившей продуктовые бренды febi, SWAG и Blue Print.



# Идеальное решение для любого автомобиля!



Blue Print предлагает полный ассортимент компонентов тормозной системы для азиатских и европейских автомобилей

- Более 3400 компонентов тормозной системы для автомобилей всех производителей.
- Тормозные диски и тормозные колодки более чем для 98 % легковых автомобилей популярных моделей.
- Разработка и производство компонентов в соответствии с OE-спецификациями.
- Непревзойденный комфорт и эффективность при неизменно высоком уровне безопасности.

Right First Time – точная установка правильной детали с первого раза.

 Right First Time®

[www.blue-print.com](http://www.blue-print.com)



Посмотрите ролик о компонентах тормозной системы Blue Print по QR-коду.

**bilsteingroup®**



Илья Шельменкин

# НЕ ТОЛЬКО АМОРТИЗАТОРЫ

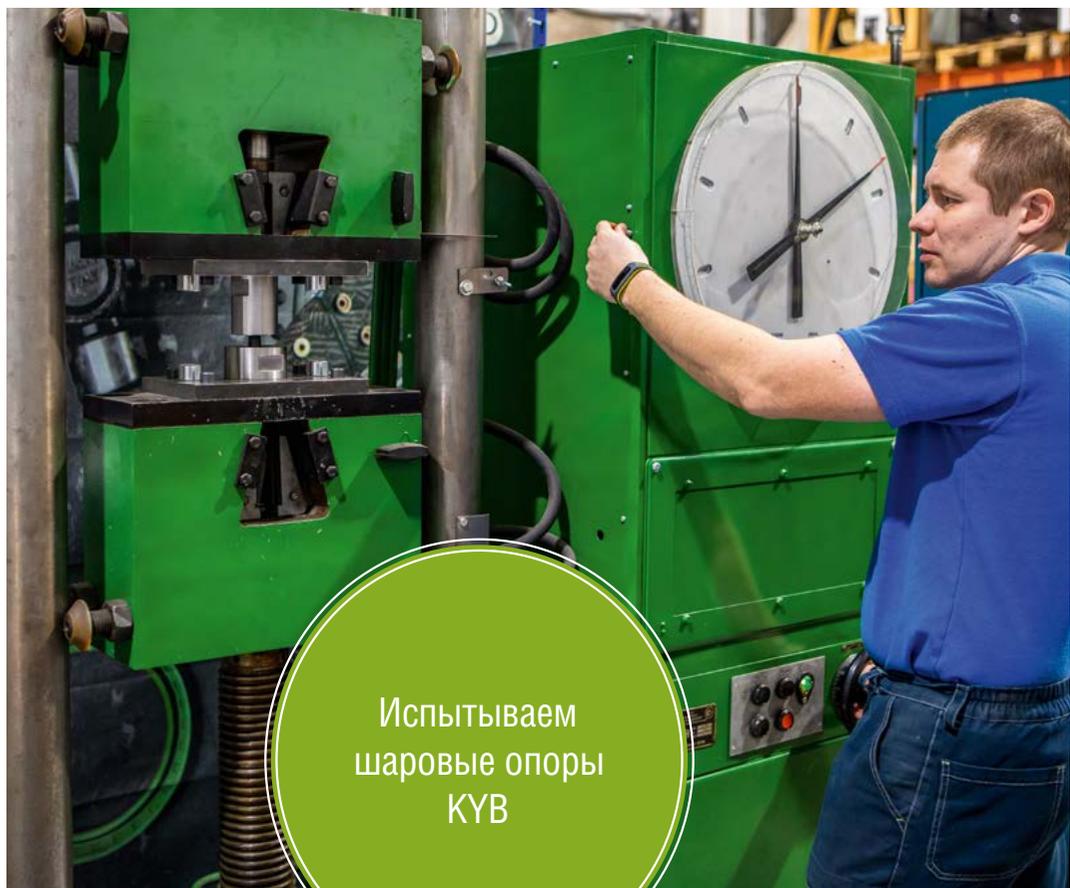


Известный японский производитель деталей подвески KYB в начале года объявил о расширении ассортимента и представил детали из новых групп — подвески и рулевого управления. Журнал «Движок» решил самым наглядным способом познакомиться с новинками бренда и для начала отправил на испытания шаровую опору.

Напомним, что в нашей стране KYB представит более чем 800 новых артикулов в четырех категориях: рулевые тяги, наконечники рулевых тяг, стойки стабилизатора и шаровые опоры.

В новую линейку вошли все виды деталей подвески и рулевого управления для наиболее популярных на рынках стран Таможенного союза автомобилей, среди которых Toyota Camry (V30), Honda CR-V III поколения, Mazda3 (BM), Hyundai Getz, Hyundai Elantra (HD), Kia cee'd (ED) и другие модели.

Собственно, именно для популярной некогда модели Getz мы и взяли шаровую опору KYB KBJ1140, произведенную



Испытываем  
шаровые опоры  
KYB



на Тайване, стоимостью 570 рублей (оригинал — около 950 рублей).

Опора упакована в полиэтиленовый пакет, также в отдельном пакете и разрезное стопорное кольцо. В комплект вложена гайка крепления шарового пальца к рычагу подвески.

Как обычно, при проведении теста мы руководствуемся нормативной документацией. В данном случае можно воспользоваться Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», согласно которому шаровые опоры подлежат обязательной сертификации. Данные детали попадают под действие ГОСТ Р 52433-2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний». Согласно ему мы и будем ориентироваться на полученные значения, подводя итоги.

Одним из обязательных пунктов по ГОСТу для шаровых шарниров является определение усилий вырыва и выдавливания шарового

пальца из корпуса шарнира. В этом нам поможет гидравлическая универсальная машина сжатия-растяжения P20. Требования стандарта имеют градацию: чем больше диаметр шара шарового пальца, тем больше должны быть усилия для вырыва и выдавливания пальца из корпуса шарнира.

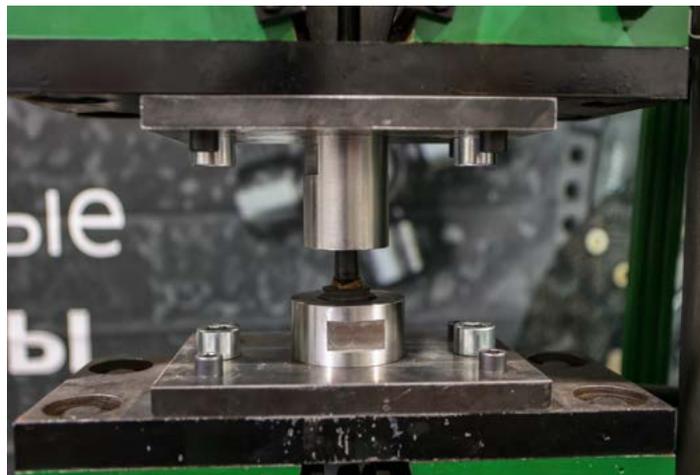
Диаметр шара испытанной нами опоры составил 28 мм. Таким образом, шаровая опора попадает по требованиям в подгруппу с диаметрами от 25 до 29 мм: для нее минимально допустимое усилие вырыва — 2100 кгс, а усилие выдавливания — 3000 кгс.

По итогам теста усилие вырыва шаровой KYB составило 3500 кгс, что превышает требования стандарта на 60%. Усилие выдавливания шара — 4900 кгс (+61%). Таким образом, коэффициент запаса прочности — 1,6. Полученные коэффициенты запаса прочности на вырыв и выдавливание шара из корпуса шарнира позволяют утверждать, что испытанная опора равнопрочная.

*В течение 2021 года KYB будет расширять новый ассортимент в два этапа: на первом будет увеличен охват парка автомобилей японских и корейских марок, на втором новую линейку пополнят запчасти для популярных европейских машин, а также автомобилей Lada.*

*Новые детали подвески и системы рулевого управления KYB уже можно приобрести у официальных партнеров компании. Для подбора запчастей на первых порах станет доступен поиск по кросс-номерам оригинальных деталей. В течение 2021 года в фирменном каталоге будет реализован поиск по марке, модели и году выпуска автомобиля.*

*Гарантия на детали подвески и рулевого управления марки KYB составляет 1 год или 40 тыс. км пробега при установке парой на одну ось и 6 месяцев или 20 тыс. км пробега при установке одной детали. Гарантия предоставляется при установке на любых сервисных станциях: авторизованных и не авторизованных производителем.*



По сложившейся традиции мы превышаем обязательные требования ГОСТа в отношении опор и обязательно проверяем устойчивость к морозу специального защитного пыльника, который служит для предотвращения попадания пыли, воды и грязи в шарнир.

Данная традиция возникла после очень неприятной истории с вынужденной заменой купленных и установленных перед зимой новых рулевых наконечников. При весенней замене колес было обнаружено, что защитные чехлы не смогли пережить морозную (всего лишь  $-30^{\circ}\text{C}$ ) зиму, растрескались и оставили после себя только резиновые ободки. Пыльник должен оставаться эластичным на морозе, иначе первое же колебание подвески приводит к его разрушению.

Защитный чехол шаровой опоры KYB был снят и помещен в морозильную камеру с установленной внутри температурой  $-40^{\circ}\text{C}$ . По регламенту проведения испытаний пыльник выдержи-



вается в морозилке в течение 24 часов, а затем предпринимается попытка сжать его для определения эластичности. Пыльник данное испытание выдержал.

Последним стало испытание шаровой опоры на коррозионную стойкость к 5%-ному соляному туману в течение 48 часов. После проведения данного этапа испытаний при осмотре шаровой опоры следов коррозии обнаружено не было, однако стопорное кольцо, которое было вложено в комплект, покрылось ржавчиной.



# ВОССТАНАВЛИВАЕМ ТОРМОЗНЫЕ СУППОРТЫ С ПОМОЩЬЮ ТЕХНОЛОГИЙ Frenkit



Борис Игнашин

Основные проблемы, возникающие при эксплуатации тормозов, — это биение, скрип, перегрев, заклинивание механизма и течи. В случае с задними суппортами к их числу добавляется неработоспособность и течи механизма ручного тормоза, если он интегрирован в суппорт. На машинах возрастом более 10 лет уже возможно появление коррозии и даже течей тормозных трубок и повреждение тормозных шлангов, а также гидравлической арматуры суппортов. Причин у такого набора неприятностей заметно больше,

и не все они связаны непосредственно с тормозными механизмами. Так, биение ротора дискового тормозного механизма чаще всего происходит из-за попадания грязи на поверхность сопряжения ротора

и ступицы, коррозии поверхностей и даже люфта ступичного подшипника. Конечно, причина может заключаться и в биении самого ротора или повреждениях его поверхности. А это, в свою очередь,

является следствием проблем с суппортом или колодками.

Само собой, процесс выявления проблемы требует комплексной инструментальной диагностики. При вибрациях обязателен замер биения ротора и ступицы. В среднем значения биения выше 20 микрон на внутренней поверхности диска и 40 микрон на внешней являются предпосылками к ремонту ступичного узла и замене ротора дискового тормоза. Качество работы самого суппорта и его поломки проверяют с применением более тонких инструментов — человеческого интеллекта, зрения и опыта. Следы перегревов, порванные пыльники, забоины на поверхностях и лакуны от коррозии, наличие люфтов и потечи, коррозию цилиндров обнаруживают при визуальном осмотре специалисты сервиса. В некоторых случаях для





*Обычный мультибрендовый сервис часто относится к особенностям обслуживания тормозной системы без погружения в проблемы. Типовые ошибки при обслуживании — применение неподходящих смазок и промывок, что может привести к разбуханию и разрушению манжет и пыльников.*

полного понимания масштаба работ приходится полностью разбирать и очищать суппорт.

Но самое интересное в работе мастерской — это полное восстановление суппорта, который является сложным и дорогим элементом. Замена на новую деталь при первых же неисправностях обычно нецелесообразна: цена нового оригинального элемента составляет несколько десятков, а порой и сотен тысяч рублей, если речь идет о тормозах спортивных машин или легких грузовиков. Отказ же от ремонта или установка различных дешевых заменителей оригинала может повлечь ряд неожиданных проблем в дальнейшем. Но, как и всякий сложный механизм, суппорт отлично поддается ремонту.

Теоретически профилактическое обслуживание суппорта

должно выполняться при каждом ТО автомобиля и тем более при каждой замене тормозных колодок. Но на практике этим могут пренебрегать, а ошибки при обслуживании часто служат предпосылкой для выхода суппорта из строя.

Типовой суппорт с плавающей скобой требует как минимум регулярной очистки, особенно зоны вокруг манжеты тормозного цилиндра, зоны установки противоскрипных пластин и зоны расположения направляющих. Продукты износа тормозных колодок в сочетании с дорожной грязью повреждают покрытие корпуса суппорта и его элементов, создавая предпосылки для развития коррозии.

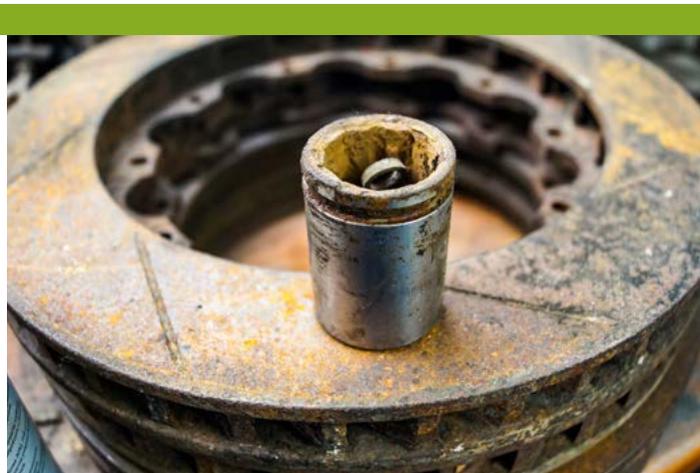
Разумеется, нужно проверять состояние пыльников пальцев, манжеты, обновлять смазку направляющих и поршня суппорта

под пыльником. И не забывать о замене тормозной жидкости и прокачке тормозной системы. Регулярное обслуживание помогает вовремя выявить течи, коррозию, люфты креплений и подклинивание суппорта, тем самым обеспечивая продление срока эксплуатации как «железной» его части, так и уплотнений.

Отношение к замене колодок как к простейшей типовой операции с минимальным бюджетом обычно влечет за собой обращение в сервисы, которые не проводят никаких дополнительных работ при замене колодок, не знают особенностей работы тормозных

механизмов и не имеют навыка выявления мелких поломок, которые легко устранить, но со временем они перерастут в большую неисправность. И уж тем более не имеют в наличии необходимых запчастей и материалов. Очень часто проблемы с тормозами начинаются из-за того, что слесарь гаражного сервиса упорно поливает все поверхности медной смазкой или литолом. Но даже если сервис не совершал ошибок и условия эксплуатации были нормальными, без перегревов и лишней грязи, с возрастом и пробегом все равно назреет необходимость ремонта.

Ремонт суппорта — задача достаточно объемная. Список возможных повреждений очень большой, поскольку суппорт испытывает серьезные термические и механические нагрузки, подвержен воздействию агрессивной химии и просто коррозии из-за постоянного наличия грязи, влаги и воды. Помимо типовых разрывов пыльников, а также связанных с ними коррозией поршней и пальцев список возможных поломок





включает в себя разнообразные повреждения корпуса суппорта, от коррозии цилиндров и «ушей» скобы до сорванной резьбы под гидравлическую арматуру, внешних рукавов и трубок, штуцеров прокачки, нарушение геометрии посадочных мест гидравлики.

Типовой ремонт суппорта простой конструкции с поврежденными манжет, поршней и направляющих при наличии ассортимента комплектующих Frenkit проходит достаточно быстро. Буквально час от выявления проблемы до сборки уже полностью исправного суппор-



та в простых случаях. Суппорт снимается, полностью разбирается. Сам корпус отправляется на очистку пескоструйным аппаратом и технологическую окраску, а затем механизм собирается заново, с новыми поршнями, манжетами, пальцами, противоскрипными

*Отдельное внимание стоит уделить полумкам суппортов со встроенным механизмом ручного тормоза, особенно с популярной на современных авто системой электропривода, при которой механизм эксплуатируется намного интенсивнее, чем обычно. Дело в том, что суппорт такого типа имеет сложный винтовой механизм механического привода поршня и сальник в задней части цилиндра, что заметно увеличивает количество возможных поломок. Подобный суппорт более чувствителен к накоплению грязи в его задней части и к состоянию тормозной жидкости. Особенно серьезные неприятности грозят суппортам с легкосплавным корпусом, у которых повреждается место установки сальника гидроцилиндра. В ассортименте ремкомплектов Frenkit присутствуют детали и для восстановления механизмов такого типа: подшипники, поршни с винтовым механизмом и сальники.*



пластинами и гидравлической арматурой. Все эти элементы присутствуют в номенклатуре Frenkit и в большинстве случаев есть на складе.

Но и если конструкция более сложная, мастера не опускают руки. Восстановление почти любого типа суппорта с серийного автомобиля — не проблема, даже если попадается действительно редкий экземпляр, на который нет документации. Каталог Frenkit позволит подобрать комплектующие по конструктивным особенностям, а специалисты мастерских Volk Brake Performance могут устранить серьезные повреждения корпуса суппорта, скоб и даже изготовить новые элементы (например, переходные пластины), наварить утраченные части корпуса или скобы, установить ремонтные втулки из износостойких материалов, восстановить геометрию механизма, резьбу и места установки гидравлических соединений. Так можно восстановить редкие тюнинговые механизмы или, например, тормоза ретро-автомобиля.

*Чем сложнее суппорт, тем больше в конструкции «тонких» мест. Легкосплавные корпуса и многопоршневые конструкции со скребковыми уплотнениями в наших условиях требуют больше всего внимания и работ по восстановлению. Ну а лучше всего себя проявляют самые простые одно- и двухпоршневые суппорты с плавающей и неподвижной скобой и чугунным корпусом. Ассортимент Frenkit включает в себя огромную номенклатуру позиций для совершенно разных систем.*

### Каков итог?

Тормозная система — это активная безопасность вашего автомобиля. Вовремя проводите диагностику и обслуживание тормозной системы, используйте специальные смазочные материалы. Медные, графитовые и на литевой основе смазки отрицательно влияют на резиновые детали суппортов.





**Более 9000 различных  
наименований компонентов  
для обслуживания и ремонта  
тормозной системы**



[www.frenkit.es](http://www.frenkit.es)

# РАЗБИРАЕМ ПОЛОМКИ И НЮАНСЫ ЗАМЕНЫ АМОРТИЗАТОРОВ

## Вместе с компанией Febest



Илья Огородников

Амортизаторы — важнейший, если не сказать основной, элемент подвески, который отвечает за комфорт и поведение автомобиля при движении, безопасность при торможении, а также испытывает и гасит основные нагрузки от дороги. Соответственно, замена амортизаторов — процедура, к которой нужно относиться максимально внимательно, доверяя проверенным производителям комплектующих и, само собой, квалифицированным СТО.

### Передние амортизаторы

Самостоятельно определить, что именно амортизаторы пришли в негодность, автомобилисты могут только на самом последнем этапе, когда стойкам давно пришел конец. Автомобиль начинает раскачиваться, «клевать носом» на торможении, плохо управлять-



ся, а также при движении издавать нехарактерные для исправной техники звуки. Обычно на сервис люди приезжают гораздо раньше: «Посмотрите, что-то застучало, вроде бы в подвеске».

Как можно догадаться, застучать в подвеске может много

*От грязи и влаги шток амортизатора защищает пыльник, который также желательно всегда иметь в полностью исправном состоянии. Однако, как показывает опыт, прямо-таки критическим образом состояние пыльника на амортизаторе не сказывается. Порой с ошметками вместо пыльника люди ездят годами*

чего, а потому нужна полноценная диагностика ходовой. На самом деле, опытный механик достаточно быстро выявит неисправность амортизаторов, после чего ему уже понадобится просто подтверждение этого факта.

Итак, что может стучать в амортизаторе? В первую очередь шток. Место, где шток выходит из корпуса амортизатора, испытывает сильные боковые нагрузки, работая на излом. Соответственно, втулка, расположенная в месте выхода штока из корпуса, со временем начинает разбиваться, а круглое отверстие втулки постепенно превращается в эллипс. В результате

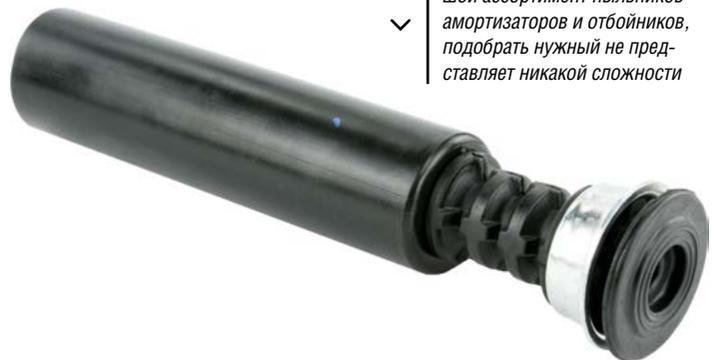
у штока амортизатора появляется люфт и он начинает биться о стенки корпуса.

Определить это довольно легко: на вывешенной машине достаточно покачать переднее колесо. Если отчетливо прослеживаются именно вертикальные колебания, значит, переднему амортизатору пора на замену.

Само собой, сняв передние колеса, можно сразу увидеть первичное состояние амортизаторов — определяется это, конечно же, по потекам масла на них. Только немедленно списывать «запотевшие» амортизаторы не стоит: сальниковое уплотнение герметично не на 100%, так что некоторое запотевание амортизатора производителем допускается (есть норматив) и не считается критичным. В самом амортизаторе всегда есть запас масла, которое компенсирует естественные потери.

Сопутствующая неисправность передних амортизаторов — повреждение опорной подушки и подшипника. Правда, проявляется проблема иначе: возникают скрежет и «проскоки» при поворотах руля, а также гулкие стуки при проезде колдобин. Чем больше эти признаки игнорируются, тем больше прогрессирует проблема,

✓ *В ассортименте Febest большой ассортимент пыльников амортизаторов и отбойников, подобрать нужный не представляет никакой сложности*





Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт  
среди российских автомобильных

**B2B-изданий**

250 000 уникальных посетителей в месяц\*

•  
Еще больше самых актуальных новостей  
из мира автомобилей и автокомпонентов

•  
Еще больше ресурсных тестов запасных частей  
и самых последних новинок автопрома

•  
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей  
российского и зарубежного автобизнеса

•  
Кроме того, новости и репортажи с места событий  
о российских командах с мировых соревнований по автоспорту

•  
Для рекламодателей – все возможные форматы  
интернет-размещений

\* по данным Yandex.Metrica за первый квартал 2019 года

бизнес

автомобили

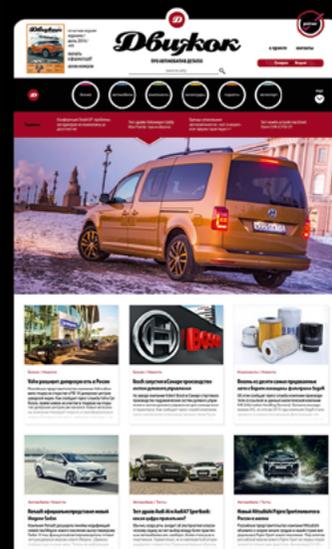
компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс



однако сам амортизатор сразу не разрушается.

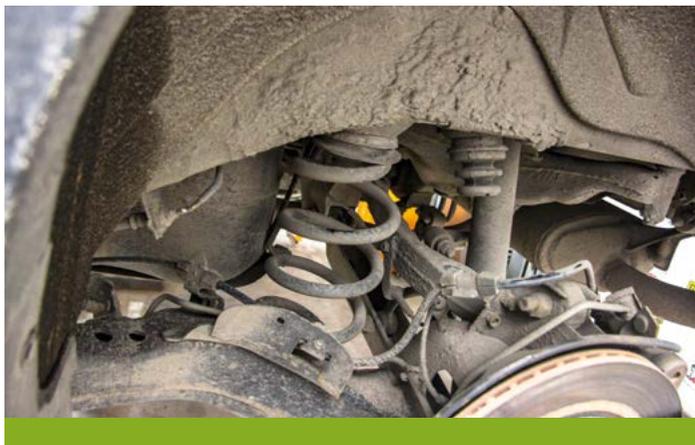
Возможная деталь повреждения амортизаторов — ограничитель хода отбоя, который бывает как металлический, так и пластиковый. Пластик менее подвержен коррозии, но может треснуть на морозе под нагрузкой. Металлический, соответственно, наоборот, подвержен окислению. Если ограничитель поврежден, то демпфер будут работать уже непосредственно по верхней крышке амортизатора, разбивая сальниковое уплотнение штока.

Еще одна составная часть амортизатора — чашка пружины. В большинстве случаев каким-либо повреждениям она не подвержена, но из-за коррозии, износа резиновой прокладки под витками пружины и чрезмерных нагрузок может не выдержать. Кроме того, конструкция чашки без бортиков подразумевает использование прочного металла, который не продавится под перегрузом.

### Задние амортизаторы

Возможно, многим это покажется странным, но задние амортизаторы испытывают не меньшие нагрузки, чем передние. Причем отклонения от их нормального состояния не проявляются в виде стуков, а в поведении автомобиля на дороге чувствуются даже лучше: переезд того же «лежачего полицейского» сразу же вызывает колебания кормы. Кроме того, при визуальном осмотре неисправность задних амортизаторов видна по сильным потекам.

Связано это не только с перегрузом. Дело в том, что задние амортизаторы практически всегда



*Интересный факт: амортизаторы принято менять парой, а некоторые производители компонентов вообще дают повышенную гарантию только при замене всех четырех стоек сразу. Однако Toyota, например, разрешает заменять амортизаторы по одному, но только на оригинальные. Мол, качество официальной продукции настолько высокое, что даже с пробегом свойства амортизаторов сохраняются, а потому можно менять их поштучно*

работают в грязе-водяной атмосфере, которую создают передние колеса, из-под которых все летит назад. По конструкции задние стойки такие же, как передние, но окружающие элементы сделаны гораздо проще: нет опорных подшипников и подушек. Вместо них обычно имеются два сайлент-блока для крепления, которые и явля-

✓ *Серьезный враг амортизаторов - ржавчина. Она может разить шток, втулки и сварные швы корпуса.*

ются источником дополнительных проблем. Они испытывают нагрузку на перелом втулки, так что при замене задних амортизаторов нужно точно соблюдать процедуру установки. Ошибка механика часто проявляется в виде перекоса кузова на одну сторону.

### Замена амортизаторов

Эта достаточно сложная процедура требует в первую очередь специального инструмента. Кроме того, стоит понимать, что замена передних амортизаторов подразумевает дополнительные работы: одновременно меняются опорные подшипники и подушки, а также обязательно осуществляется регулировка углов установки колес (развала/схождения).

Амортизатор всегда хранится в сжатом виде, чтобы не допускать перетечек масла между камерами, однако от долгого хранения может произойти завоздушивание, потому перед установкой амортизаторы прокачивают. На неровностях дороги установленный непрокачанный амортизатор может начать пробиваться.



^ *В ассортименте Febest есть сайлентблоки амортизаторов, которые можно менять в случае выхода из строя, когда сам амортизатор еще вполне работоспособен, а также втулки амортизаторов*

При монтаже нового амортизатора нельзя пользоваться пневмоинструментом. Гайка штока амортизатора при завороте пистолетом может провернуть шток, а это приведет к повреждению клапана внутри амортизатора. Соответственно, если в конструкции амортизаторов есть резиновые втулки (сайлент-блоки), то при установке затягивать их на весу тоже нельзя, поскольку втулки при этом может вывернуть.



^ *На фото выше выдавленная втулка опоры амортизатора.*



*При выборе амортизатора внешне определить, хороший он или нет, практически невозможно. Косвенным признаком можно считать гарантию производителя: чем она дольше, тем больше бренд уверен в качестве*

**В ассортименте представлены  
передние и задние амортизаторы,  
в линейку входят также амортизаторы с датчиками ADS  
(с изменяемой степенью жесткости)**



**Многоступенчатый контроль качества  
на всех этапах производственного процесса**

**Амортизаторы производятся в соответствии с требованиями,  
предъявляемыми производителем, поставляющим свою  
продукцию на конвейеры автопроизводителей.**

В наличии на всех складах компании  
и на складах дистрибьюторов.

# 5 ШАГОВ ДЛЯ ПРОВЕРКИ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРМОЗОВ



**Грядет весна,  
а вместе с ней  
и возможность возврата  
на летнюю резину, как  
то предписывает закон.  
Смена шин — идеальное  
время и для проверки  
тормозов.**

## 1 Первый шаг: общая проверка

В отсутствие вибрации или подозрительных шумов, которые заставили бы вас срочно ехать к автомеханику, необходимо проверять тормозную систему каждые 15–20 тыс. км, чтобы неожиданно не оказаться в опасной ситуации.

Замена шин — идеальный момент, чтобы проверить свой автомобиль и конкретно тормозную систему. При малейших подозрениях в неисправности каких-либо составляющих незамедлительно принять меры по замене соответствующих деталей. Зимой автомобиль и его компоненты подвергаются суровым испытаниям снегом, льдом, дождем, солью и холодом.

## 2 Второй шаг: тормозные колодки

Тормозные колодки находятся в исправном состоянии до тех пор, пока они не достигнут так называемой «минимальной толщины», то есть толщины, ниже которой они больше не смогут правильно выполнять свою задачу.

Тормозные колодки обычно снабжены индикатором износа, сообщающим о сроке их замены. В зависимости от типа используемой тормозной системы это может быть электрический или акустический индикатор износа.

Тормозные колодки Brembo обеспечивают короткий тормозной путь и превосход-

ный комфорт вождения благодаря многослойной прокладке Brembo ESE (эластомер — сталь — эластомер), которая сводит к минимуму шумы и вибрацию.

## 3 Третий шаг: диски

Тормозные диски тоже необходимо заменять по достижении ими минимальной толщины. Измерения следует проводить микрометром или штангенциркулем как минимум в четырех точках на диске. Меньшее из значений следует использовать как основное для всего диска. Это значение следует сравнить с числом, выгравированным на диске и обозначенным надписью «MIN TH». Если измеренные значения

оказываются ниже MIN TH, диск подлежит замене.

И самое главное, что следует отметить, — диски нужно заменять с обеих сторон (!), даже если только один из них оказался ниже минимального уровня износа. Тормозные диски Brembo, окрашенные с помощью УФ-технологии, имеют высокую устойчивость к коррозии и привлекательный внешний вид, при этом их производство оказывает щадящее воздействие на окружающую среду. А диски Xtra и Max, предназначенные для истинных поклонников, великолепны при любом торможении. Отверстия и канавки сочетают привлекательный внешний вид с блестящей и эффективной работой в любых условиях торможения.

## 4 Четвертый шаг: тормозная жидкость

Тормозная жидкость необходима для хорошей смазки всей системы. Ее наличие обеспечивает заданный тормозной путь и гарантирует безопасность. Напротив, низкий уровень жидкости или старая жидкость могут привести к возникновению опасной паровой пробки, а именно перегреву системы с последующей невозможностью затормозить в пределах необходимой дистанции. Тормозные жидкости Brembo Premium имеют пониженную вязкость и высокую температуру кипения, что обеспечивает превосходную сопротивляемость к возникновению

паровой пробки и гарантирует эффективность торможения даже при низких температурах. Обладая высокими антикоррозийными свойствами и стойкостью к окислению, тормозная жидкость Brembo долго сохраняет свои химические и физические свойства в рабочем контуре, поддерживая тем самым его структурную целостность.

## 5 Пятый шаг: тормозные суппорты

В отличие от других компонентов тормозной системы суппорты повреждаются и ломаются не из-за трения, а из-за нормального износа или по непредвиденным причинам. В очень суровых погодных условиях продолжительность жизни суппортов снижается: снег, мороз, соль и химические вещества оказывают на них негативное воздействие. Восстановленные тормозные суппорты Brembo предназначены для обеспечения максимальной производительности в любых условиях вождения и, благодаря своей прочности, отличаются исключительной долговечностью. Восстановленные тормозные суппорты Brembo обеспечивают те же характеристики, что и новые суппорты. Процесс восстановления включает три различных этапа. После финальной проверки на суппортах делается насечка для обозначения восстановленного состояния детали во избежание ее повторной переработки в будущем. Поставляются готовыми к установке.



# КАЖДЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДОСТОИН BREMBO

## Доверяйте Brembo:

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

### 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@bakutuning.az  
bakutuning@yahoo.com

### АРМЕНИЯ

**VIN MOTORS LLC**  
N. 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

**ARMTEK**  
Боровлянский сельсовет, 81-4,  
р-н д. Дроздово (51 км МКАД)  
Тел.: +375 (17) 201-66-02  
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,  
аг 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 Аглетия Давида  
Агмашенебли, 20км  
Тел.: +995 322471000  
Brembo.Geo@gmail.com  
www.brembogoeb.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

**Phaeton KZ**  
г. Алматы, Турксибский район,  
микрорайон Колхозшы, д. 4  
Тел.: +7 (727) 356-05-60  
www.phaeton.kz

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

**ROSSKO**  
г. Павлодар,  
ул. Торговая 7, офис 17  
Тел.: +7 (7182) 68-68-48  
www.pvl.rossko.ru  
г. Усть-Каменогорск,  
улица Бажова 99/4  
Тел.: +7 (723) 240-31-77  
www.uk.rossko.ru

**ООО «ШАТЕ-М ПЛЮС»**  
г. Нур-Султан,  
Алматинский район,  
ул. Жетиген, д. 2  
Тел.: +7 7172 47 25 85  
www.shate-m.kz

**Автотрейд**  
Республика Казахстан,  
г. Алматы  
Тел.: +7 (727) 345 10 80  
www.autotrade.kz

### РЕСПУБЛИКА МОЛДОВА

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

### РОССИЯ

**ABS-AUTO**  
Ставрополь,  
2-й км автодороги  
Ставрополь-Невинномыск  
8-800-30-20-686  
office.stavropol@abs-auto.ru  
www.abs-auto.ru

**АвтоКонтинент**  
г. Санкт-Петербург, Шушары,  
2-й 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) 120-02-64;  
8 (800) 555-84-73  
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,  
Солнечногорский 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-ig.ru,  
sales-top@pr-ig.ru  
www.pr-ig.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 Румянцево,  
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-ixora.ru  
www.ixora-auto.ru

### КОМПАНИЯ ЮНИКОМ

Московская область,  
г. Мытищи,  
пер. 2-ой Рупасовский,  
вл.б, стр.1  
Тел.: +7 (495) 380-14-63  
E-mail: office@msk.uniqom.ru  
г. Владивосток  
ул. Днепроvская, 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.su

**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.: 0-800-30-20-02  
e-mail: customerservice@  
groupautoukraine.com  
www.groupautoukraine.com

**ООО «ЭСО-АВТОТЕХНИКС»**  
г. Киев, ул. Захрвского, 16  
Тел.: (+380 44) 536 09 31  
info@autotechcnics.ua  
www.autotechcnics.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

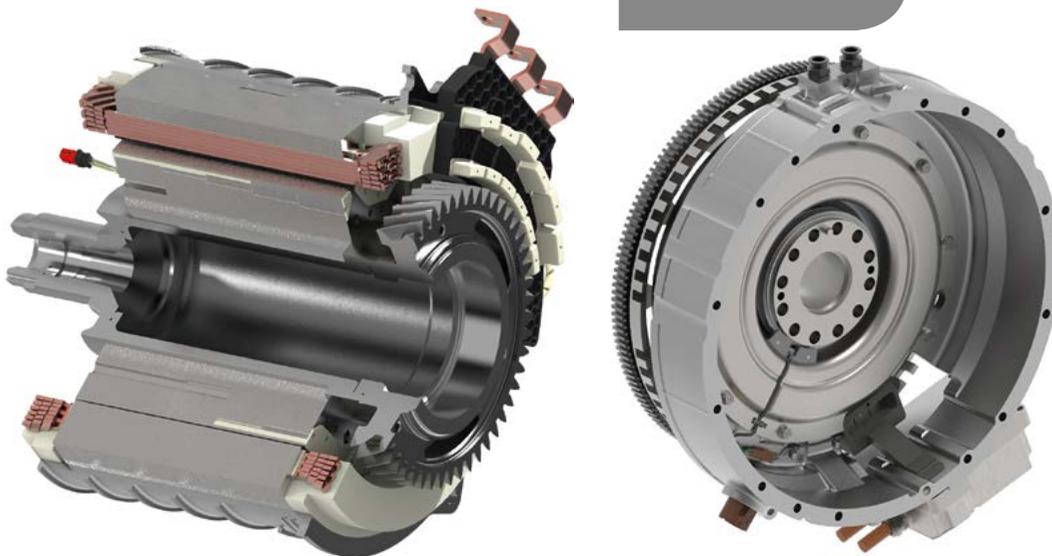


## Schaeffler «электрифицирует»

## грузовики

## НОВОСТИ

редактор рубрики  
Роман Зубко



**Концерн Schaeffler получил заказы на поставку электродвигателей и гибридных модулей от крупного производителя коммерческой техники.**

К выполнению заказов Schaeffler должен будет приступить с 2023 года, уточняет пресс-служба немецкого концерна. Название компании-заказчика официально не уточняется, как и сумма соответствующих контрактов.

Электродвигатели, работающие при напряжении 800 В, предназначены для использования парами на так называемых «аккумуляторных» электромобилях (BEV — Battery Electric Vehicles). Двигатели способны развивать мощность до 180 кВт (245 л.с.) и максимальный крутящий момент до 950 Нм.

В конструкции электродвигателей используется так называемая «волновая» технология намотки, которая, как заявляет производитель, упрощает установку двигателей и увеличивает их удельную мощность.

Schaeffler получил также заказ на серийное производство и поставку гибридных модулей. Разработанные концерном модули имеют функцию рекуперации энергии, выделяющейся при торможении. Рекуперированная энергия используется затем для питания ряда бортовых систем автомобиля, в частности новых систем очистки выхлопных газов. К производству заказанных гибридных модулей Schaeffler приступит в 2024 году ■

## Textar выпустил тормозные колодки для прицепов

**Компания TMD Friction объявила о выпуске тормозных колодок марки Textar для прицепов SAF и Schmitz Cargobull.**

Детали, как сообщает пресс-служба компании, доступны на розничном рынке автозапчастей; предназначены они для установки в дисковые тормозные механизмы Knorr ST7. Указанные механизмы разработаны компанией Knorr-Bremse и могут устанавливаться на грузовые автомобили полной массой от 6 до 44 тонн с колесами диаметром 22,5 дюйма.

Компания TMD Friction, являющаяся поставщиком оригинальных комплектующих для Knorr-Bremse, предлагает теперь колодки Textar с прижимной пластиной ProTecS для механизмов Knorr ST7 прицепов SAF и Schmitz Cargobull на рынке автозапчастей. Новые колодки, по заявлению производителя, «полностью соответствуют стандартам, принятым для оригинальных комплектующих Knorr-Bremse».

В конструкции колодок применена запатентованная TMD Friction система фиксации ProTecS с дугообразной пружинящей прижимной пластиной, позволяющей, как заявляет компания-разработчик, «оптимальным образом организовать перемещение колодки в суппорте». В свою очередь, специальная клипса обеспечивает «проскальзывание» пластины, в результате чего снижается трение и купируется преждевременный износ колодок, вызываемый царапинами и воздействием дорожной грязи. Кроме того, подобная система обеспечивает более быстрый и легкий отвод колодки от тормозного диска при отпускании педали тормоза, что, как отмечает производитель, уменьшает темпы так называемого «непродуктивного износа» комплектующих.

Колодки для тормозных механизмов Knorr-Bremse ST7 уже представлены в каталоге Textar Brakebook; детали обозначаются артикулами 2931801 для прицепов SAF и 2932801 для прицепов Schmitz Cargobull ■

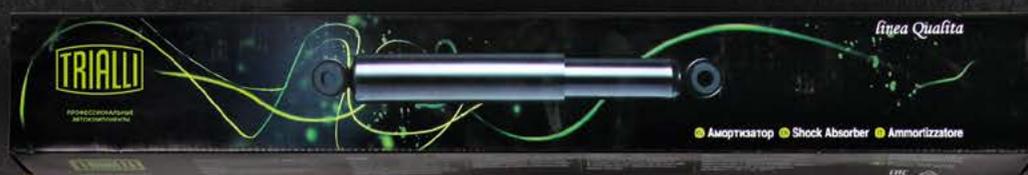


# АМОРТИЗАТОРЫ

ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль  
качества



Многоуровневая обработка  
штока и хромированное  
покрытие



Автоматическая  
сборка поршня



Многокромочное  
сальниковое уплотнение NOC

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





# ЗДОРОВЫЕ АМБИЦИИ

## Daimler KAMAZ



Сергей Жуков

Как следовало из вступительной речи генерального директора «ДК РУС» Андреаса Дойшле, грузовые автомобили Mercedes-Benz нового поколения хорошо зарекомендовали себя на российском рынке. Результаты Fuso и вовсе впечатлили. Важным моментом стало и то, что компания «ДК РУС» за все время пандемии не сократила ни одного сотрудника, оставив на должном уровне и денежное содержание. Не осталась в стороне от внимания компании и дилерская сеть. В самые сложные моменты специалисты приходили на помощь, оказывая не только консультативную поддержку, но в ряде случаев и финансовую.

Финансовый директор и по совместительству руководитель бизнес-подразделения Fuso Оксана Карахова, в свою очередь, отметила, что основной целью компании

Несмотря на непростую экономическую ситуацию во всем мире, повлекшую за собой временную остановку производства на заводах компании, динамика развития «ДК РУС» остается положительной, а транспортные компании-партнеры продолжают работу — если и не в полном объеме, то по крайней мере без проблем со стороны «ДК РУС». О том, как компании удается поддерживать бизнес-форму вопреки внешним факторам, рассказали на итоговой онлайн-пресс-конференции топ-менеджеры «Даймлер КАМАЗ Рус».

Производитель грузовиков подвел итоги 2020 года и поделился планами на будущее



являлось удержание достигнутой доли рынка в 17% на протяжении всего 2020 года. В прошлом году было запущено множество программ поддержки клиентов, в том числе акции по условиям приобретения, спискам дополнительного оборудования, совместные лизинговые и кредитные программы, направленные на снижение первоначального аванса, а также расширение региональных складов и предложения по бесплатному обслуживанию автомобилей в первые три регламентных ТО. Все эти меры позволили удовлетворить

потребности клиентов, а также сократить сроки поставки запасных частей и поддерживать их наличие во всех регионах страны. Рост операционной прибыли компании по отношению к плану 2020 года составил 21%.

### Mercedes-Benz

Директор по продажам грузовиков Mercedes-Benz Герман Гильфанов знаковым событием 2020 года назвал вывод на российский рынок модели Actros 1845LS нового поколения в исполнении Euro 6. Грузовой автомобиль производится на заводе в Набережных Челнах. К концу прошлого года компания смогла реализовать более 150 таких машин. Основные клиенты — те, у кого бизнес сосредоточен на международных перевозках по территории Европы.

Кроме того, постоянно совершенствовались продукты в плане инновационных решений. К последним можно отнести тягачи Actros с системой полуавтономного движения (ADA) и системой камер внешнего обзора (MirrowCam).

Максимально была расширена линейка самосвалов, что позволи-

ло наиболее полно удовлетворить запросы клиентов. Аналогичные действия были предприняты и в плане коммунальной техники. В сегменте специальной техники стоит выделить лесовоз с повышенными характеристиками как по грузоподъемности, так и по проходимости.

Всего удалось продать 2935 единиц техники. При этом выручка от продажи грузовиков выросла на 1%.

Цель бренда в 2021 году — достичь устойчивого показателя доли рынка, поскольку есть вероятность, что российский сегмент грузовиков будет расти. Именно то, как начался 2021 год, заставило пересмотреть целевые показатели. Если на конец прошлого отчетного периода за базовый показатель бралась цифра чуть более 20 тыс. грузовиков по рынку, что на сегодняшний момент она повышена до 23 тыс. Из них Mercedes-Benz рассчитывает продать 5 тыс. машин, а рыночную долю довести до показателя более чем 20% вместо ранее озвученных 17%.

Что касается сегмента люксовых автобусов, то компания



по-прежнему будет ориентироваться на работу со спортивными клубами и частными операторами, предлагая им более широкий ассортимент.

### Fuso

Что касается стратегии продаж бренда Fuso, которая теперь нацелена на прямые продажи, то Оксана Карахова отметила, что запланированные нововведения пришлось на жесткий локдаун, однако кардинально изменить ситуацию не смогла даже пандемия: компания все равно реализовала 577 грузовиков, при этом выручка возросла на 7%. Приблизительно на таком же уровне и рост продаж запчастей (+5%).

Прошедший год в итоге стал одним из самых успешных за последние несколько лет для подразделения Fuso. Именно новый подход позволил наладить более гибкое, быстрое и профессиональное сотрудничество с клиентами. Результатом стало увеличение доли рынка на 3,5% по сравнению с 2019 годом — до 19%.

### Производство

Исполняющий директор компании, отвечающий за производство, Ульф Резе, отметил, что задачей производственной площадки в Набережных Челнах, которая включает в себя два завода, входит постоянное повышение уровня локализации для снижения издержек.

Второе производство занято выпуском каркасов кабин (сварка

и окраска) как непосредственно для грузовиков Mercedes-Benz, так и для грузовиков КАМАЗ. На сегодняшний день это производство является самым современным предприятием Daimler Trucks в мире. Треть всего «персонала» — роботы. Уровень автоматизации приближается к 80%, а летом прошедшего года с конвейера сошла 1000-я кабина, которая была поставлена на производство грузовиков Mercedes-Benz.

Завод по выпуску грузовых автомобилей в Набережных Челнах продолжал работать на всем протяжении пандемии, за исключением короткого перерыва в соответствии с установленными правительством РФ ограничениями. Приоритетная задача компании — удовлетворение спроса клиентов и их поддержка на всем протяжении жизненного цикла грузового автомобиля.

С начала производства завод «ДК РУС» выпустил более 35 тыс. грузовых автомобилей Mercedes-Benz и Fuso. В конце 2020 года с конвейера сошел 25-тысячный Actros.

Прошедший год «ДК РУС» завершила с результатом 2727 кабин

*Всего за прошлый год было реализовано 3747 единиц техники, включая грузовые автомобили Mercedes-Benz, Fuso, поддержанные грузовики SelectTrucks, автобусы Setra и Mercedes-Benz*





локальной сборки, обеспечив ими практически все сборочное производство грузовиков Mercedes-Benz в Набережных Челнах.

### Дилерская сеть

Одной из главных задач для Mercedes-Benz Trucks в России в 2020 году стало обеспечение бесперебойного сервисного обслуживания клиентов на фоне пандемии и введенных ограничений. В этих условиях «ДК РУС» перешла на цифровой формат работы не только внутри корпоративной структуры, но и в сфере продаж и послепродажного обслуживания. Решения принимались быстрее, более экономичным и ресурсосберегающим способом, что отразилось и на коммуникации с клиентами.

Дилерская сеть грузовых автомобилей Mercedes-Benz также смогла адаптироваться к новым реалиям, не потеряв в качестве обслуживания и уровне предоставляемых услуг. По состоянию на конец 2020 года она объединила 56 полноформатных партнеров,

6 из которых были открыты в непростой кризисный период.

В компании были приняты меры, позволяющие обеспечить стабильные поставки самых ходовых запасных частей. Осуществлялась поддержка дилерской сети с целью создания условий для своевременного ремонта и обслуживания машин. В итоге предпринятые меры позволили перевыполнить годовой план.

### Планы на 2021 год

«2020 год стал испытанием, непростым периодом для многих компаний, — отметил глава «ДК РУС» Андреас Дойшле, — однако в глобальной экономике постепенно намечаются тенденции роста. Для нас как для производителей и официальных дистрибьюторов это означает подъем потребительского спроса. И мы к нему готовы благодаря нашим производственным мощностям, широкому ассортименту грузовой техники Mercedes-Benz и Fuso, современной и надежной дилерской сети, программам поддержки

продаж и уникальным цифровым решениям для развития бизнеса клиентов. В нашей компании разработан амбициозный план, который подразумевает развитие «ДК РУС» в России по следующим направлениям: рост продуктового портфолио, разработка и внедрение новых услуг в сфере продаж и послепродажного обслуживания, новые рабочие места, рост применения локальных компонентов на нашем производстве согласно высоким стандартам качества Mercedes-Benz. У меня нет никаких сомнений в том, что мы достигнем поставленных целей. Компания «ДК РУС» никогда еще не была в лучшей форме, чем сейчас».

Насколько амбициозны планы, можно судить по цифрам: увеличить общий рост продаж до 62% (!), а выручку от продажи грузовиков — до 56% (!). Все это, правда, допустимо только при условии, что рынок грузовиков полной массой свыше 16 тонн возрастет до показателя 23 тыс. единиц, а рынок среднетоннажников будет не менее 3,5 тыс. штук.

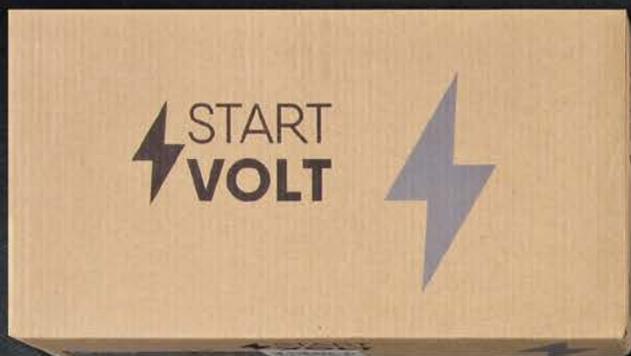
Следует заметить, что конкуренты не столь оптимистичны, а эксперты и вовсе готовы к тому, что рынок грузовиков по лучшему из сценариев вырастет на 2%. Куда более оптимистичны планы по выручке от продажи запчастей: чуть более 5%.

По поводу расширения продуктовой линейки заявлено, что в 2021 году в России вновь появится всем известный грузовик Zetros. Эта модель на несколько лет ушла с нашего рынка из-за отсутствия модификации с двигателем Euro 5, однако позже была доработана Mercedes-Benz Trucks, так что теперь «ДК РУС» готовится к возвращению Zetros на рынок РФ.

На предприятия компании в 2021 году предусмотрен дополнительный набор персонала — общее число сотрудников в итоге превысит 1200 человек. Будем надеяться, что руководству «ДК РУС» не придется пересматривать планы.



# ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Полное соответствие  
штатным изделиям



Официальный поставщик  
конвейера ПАО «КАМАЗ»



Расширенная гарантия - 2 года



100%-й контроль качества

STARTVOLT.COM



# Scania за устойчивые транспортные решения



Сергей Жуков

**🗨 Новое назначение всегда связано с некими ожиданиями. Ваши ожидания как в первый, так во второй раз — какими они были?**

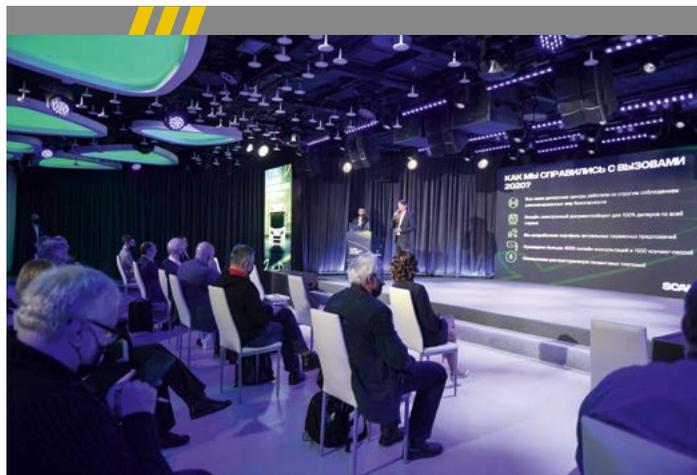
— Мое первое впечатление — неизвестность. Никаких ожиданий не было. Я совершенно не представлял, что меня ждет. Был молод, полон сил и энергии. Собственно, так можно охарактеризовать мои самые первые ощущения.

Впервые я приехал работать в Россию в 2005 году. Тогдашняя ситуация на рынке в корне отличалась от той, которую мы наблюдаем сегодня. Клиенты довольствовались теми продуктами, которые уже присутствовали на рынке Западной Европы. Какое значение имеют новые технологии и решения, все только начинали понимать. Рынок коммерческой техники был малоэффективным. Вместе с тем у российского рынка имелся огромный потенциал и все предпосылки для развития в плане как объемов сбыта, так и внедрения новых технологий.

Несколько иными мои впечатления оказались в результате второго назначения. Тут уже были и ожидания. Прежде всего меня интересовало, что изменилось на российском рынке. Как он эволюционировал? Какими стали клиенты и их предпочтения?

Я думаю, за последние 15 лет клиенты Scania стали более зрелыми. Сегодня их представления практически ничем не отличаются

На состоявшейся в марте пресс-конференции компания «Скания-Русь» подвела итоги 2020 года. По результатам работы в прошлом году бренд Scania в России занял первое место по общему количеству зарегистрированных транспортных средств европейских производителей тяжелой грузовой техники массой более 16 тонн. На долю Scania в «большой семерке» пришлось 26,6% рынка — это на 4,1% больше, чем в 2019-м. В связи с этим редакция не преминула пообщаться с главой компании «Скания-Русь» г-ном Симоне Монтаньей, сравнительно недавно назначенным на эту должность. В 2012–2015 годах в зону его ответственности входили такие подразделения, как «Скания Лизинг» и «Скания Страхование».



от тех, что у наших клиентов в западноевропейских странах. При этом их маржа несколько снизилась за счет существенного роста конкуренции и сбалансированности рынка. С другой стороны,



объемы оказываемых услуг и скорости их предоставления возросли. Поэтому для клиентов первоочередными стали такие понятия, как эффективность, применяемые технологии и качество техники, ее сопровождение на всем «жизненном пути». Сегодняшний клиент Scania интересуется не только самим грузовиком, но и в гораздо большей мере — финансовой и страховой поддержкой, обслуживанием.

**🗨 Войдя в курс дела, вы уже приняли решения, которые призваны что-то изменить, или все идет в том ключе, в каком и должно?**

— Российский рынок настолько непредсказуем, что, даже когда все идет гладко, как тебе кажется, в следующий момент происходит нечто, что тотально меняет общую картину.



Вместе с тем я вижу, что было раньше и что происходит в настоящий момент. Хочу отметить возросшую составляющую корпоративной культуры, которая четко прослеживается. И это, на мой взгляд, достаточно хороший знак.

В своей работе я буду ориентироваться не столько на некие сиюминутные моменты, сколько на поддержание корпоративной культуры нашей компании на должном уровне. В этом я вижу свою основную задачу, как и в дальнейших шагах по ее развитию.

**🗨 Пандемия, ограничения, повышение утилизационного сбора на 25%, ужесточение решений по СПИК — все это требует принятия определенных решений, иногда в оперативном порядке. Удастся с этим справиться?**

— Безусловно, как и у самой Scania, так и у группы в целом есть своя позиция на это счет. Если российское правительство предпримет некую корректировку в отношении новых положений по СПИК, то для себя мы видим в этом своего рода прогресс и возможности для дальнейшего развития нашего бизнеса. Но это только в случае корректировки применительно к нынешней непростой ситуации.

В любом случае мы готовы реагировать как на любые изменения в российском законодательстве, так и на те вызовы, которые нам уготовила пандемия.

## ❗ Какова ситуация на заводе в Санкт-Петербурге? Какие задачи он сегодня решает?

— На самом деле Scania верит в российский рынок, и говорить о чисто дистрибьюторском присутствии не приходится. В стране, которая для Scania имеет стратегическое значение, должно быть сборочное производство. В полной мере это относится и к России.

Для того чтобы увеличивать объемы производства, а попутно и осуществлять локализацию на более высоком уровне, необходимо не только желание самой фирмы Scania, но и возможности поставщиков комплектующих, в том числе и из России, которые могли бы осуществлять такие поставки.

Однако в данный момент нельзя сказать что-то определенное по этому поводу, поскольку есть много неясностей. В то же время мы постоянно изучаем этот вопрос и смотрим в будущее с оптимизмом.

Конечно, завод от завода отличается тем, в каких условиях он находится, какой объем продукции выпускает, каков на нем уровень локализации. В целом можно говорить о безубыточном объеме от 7 тыс. единиц продукции и выше применительно к производствам с высокой степенью локализации.

Петербургская площадка несколько отличается от заводов полного цикла, поскольку занимается сборкой грузовиков из машинокомплектов и к ней применимы другие требования в части рентабельности производства.

Хотя на самом деле завод в Санкт-Петербурге для Scania уникален, поскольку здесь на одной производственной площадке собираются грузовики двух брендов — Scania и MAN, как известно, принадлежащих группе TRATON.

Произведенные нами в прошлом году грузовики в количестве около 300 единиц — лишь часть производственной программы завода, приблизительно такое же количество машин выпущено под брендом MAN. Этого достаточно, чтобы завод оставался на уровне окупаемости.

## ❗ Ваши основные шаги по развитию бренда Scania в России на ближайшее время и на более отдаленную перспективу?

— Основную задачу я вижу в предоставлении нашим клиентам целостных решений. Не просто грузовик, а комплексное решение, охватывающее все аспекты функционирования транспортного средства. Ну а глобальная цель — быть драйверами в продвижении устойчивых (экологических и безопасных) транспортных решений и благодаря этому делать прибыльность наших клиентов еще более высокой.

## ❗ Как вы оцениваете перспективы российского рынка коммерческого транспорта на этот год и брeда Scania в частности?

— Прошлый год был невероятно сложным, но мы справились. Дилерская сеть Scania продолжала работу с соблюдением всех мер безопасности. Мы существенно

продвинулись в сфере цифровых решений, наладили виртуальную коммуникацию с клиентами и электронный документооборот, стали еще активнее использовать дистанционный коучинг водителей и другие сервисы на основе системы Scania FMS.

Нам также удалось минимизировать сбои в поставках новой техники, связанные с приостановкой производств и другими ограничениями в связи с пандемией. Всесторонняя поддержка партнеров и клиентов всегда была нашим приоритетом. Значительный объем продаж автомобилей даже на фоне экономической нестабильности доказывает доверие российских грузоперевозчиков к бренду Scania.

«Скания Лизинг» профинансировала покупку 2466 автомобилей — свыше 50% от общего количества зарегистрированной в 2020 году техники. Причем 55% этих машин реализовано с комплексным предложением «Scania Драйв», включающим помимо финансирования еще и страхование, систему мониторинга автопарка FMS, обучение водителей, обслуживание по сервисному контракту.

В 2020 году Scania заключила с клиентами 3151 сервисный контракт на новые ТС и 1145 контрактов на технику с пробегом. Осенью рынку было представлено инновационное решение — обновленные сервисные контракты «Оптима 2.0» для новой техники и «Бизнес 2.0» для техники с пробегом. Их главное отличие от предыдущих версий заключается в инновационном подходе к ценообразованию в части стоимости обслуживания: чем старше техника, тем выше скидка.

В 2020 году Scania в России продолжала расширять дилерскую сеть по всей стране: проводилась модернизация станций технического обслуживания (СТО), открывались новые мастерские технического обслуживания (МТО) и Центры по продаже техники с пробегом. В настоящий момент дилерская сеть Scania в России объединяет 50 СТО, 27 МТО и 12 удаленных сервисных решений на базе предприятий клиентов.

В 2021 году «Скания-Русь» продолжит внедрение в России новейших инновационных разработок в области устойчивого развития,

использования альтернативных видов топлива, безопасности водителей, а также решений, которые повышают экономичность техники и позволяют рынку грузоперевозок оставаться конкурентоспособным.

В целом мы позитивно рассматриваем ситуацию на российском рынке коммерческого транспорта в 2021 году. Однако стоит учитывать не только позитивные аспекты рынка, прогнозируя развитие событий на этот год, но и конъюнктуру в контексте наших возможностей. Прежде всего это возможности производства, и они есть у всех марок без исключения.

Ни для кого не секрет, что COVID-19 существенным образом повлиял на производство. Наши заводы, да и не только они, в той или иной степени были подвержены локдаунам. Это не могло не сказаться на тех квотах, которые получает не только Россия, но и другие страны, где присутствует наша товаропроводящая сеть.

В данном конкретном случае речь идет о высокой востребованности нашей техники во всем мире и тех возможностях, которые у нас есть в настоящий момент. Мы можем, конечно, что-то прогнозировать, но замаячившие на горизонте очередные волны пандемии могут попросту все перечеркнуть.

Есть и еще одна серьезная проблема, которая касается абсолютно всех производителей коммерческой техники, да и не только их: дефицит комплектующих, и в частности чипов и микросхем. В настоящее время это одна из самых острых проблем, если учесть сплошную цифровизацию современных транспортных средств.

## ❗ Сейчас вы, как и раньше, работаете «вахтовым методом» или ваша семья с вами?

— В России я нахожусь с семьей. Моя жена — русская. Несмотря на то что сын родился в Бразилии, у него российский паспорт. Так что у нас полноценная семья, что для меня означает не только благоприятный моральный климат дома, но и полноценную отдачу на работе.



# TMD Friction – лучший поставщик комтранса 2020



Станислав Мартинкевич



По итогам 2020 года всемирной закупочной группой Temot International один из ведущих мировых производителей фрикционных материалов и поставщиков оригинальных комплектующих на конвейеры TMD Friction назван лучшим поставщиком 2020 года в категории «Коммерческие транспортные средства». Руководитель отдела маркетинга «ТМД Фрикшн Евразия» Евгений Сушилин рассказал, как удалось добиться такого признания в мире и удержать позиции компании в России.

— Если говорить в общем, то ситуация в 2020 году больше всего усложнялась неопределенностью, никто ничего не мог точно сказать и спрогнозировать, а потому было решено действовать по обстоятельствам.

Во-первых, сыграла свою роль слаженная работа наших подразделений и производственных площадок в Германии и Бразилии. Удалось сохранить все логистические цепочки, а также накопить хороший запас на складах, благодаря чему срывов заказов и поставок у нас не было. Там, где возникали какие-либо сложности, удавалось оперативно решить вопрос с замещением продукции и внутри компании быстро координировать изменения. В итоге работа не останавливалась ни на минуту.

Во-вторых, что касается России, то в дополнение мы взяли на себя нюансы со скачками курсов валют и сохранили работу в рублях для всех наших клиентов, понимая сложность ситуации. В глобальном плане помогало и то, что не останавливалась работа по расшире-

нию ассортимента. Кроме того, мы благодарны нашей дистрибьюторской сети. Мы вместе с партнерами прошли все трудности, помогая друг другу, и во многом благодаря слаженному сотрудничеству удалось достаточно легко пережить непростые времена.

Стоит напомнить, что у TMD Friction продукцией для грузового транспорта занимаются два бренда: головной Textar, являющийся конвейерным поставщиком и поставщиком деталей для гарантийного обслуживания, а также бренд среднего ценового сегмента Don, который рассчитан на сегмент Aftermarket. Благодаря сбалансированному предложению нашей компании удалось избежать

смещения предпочтений к тому или другому бренду, сохранив клиентов, не желающих поступаться качеством. Это, кстати, связано еще и с тем, что владельцы грузовых автопарков помнят прошлые кризисы, когда все бросились скупать дешевые заменители и «обожглись», вернувшись в итоге к оригинальной продукции.

В настоящий момент все постепенно возвращается к нормальной жизни, снимаются ограничения, грузоперевозчики начинают ездить привычными маршрутами. Опасения, конечно, остаются, поскольку пугают новыми ограничениями, но в целом мы продолжаем смотреть в будущее с оптимизмом.

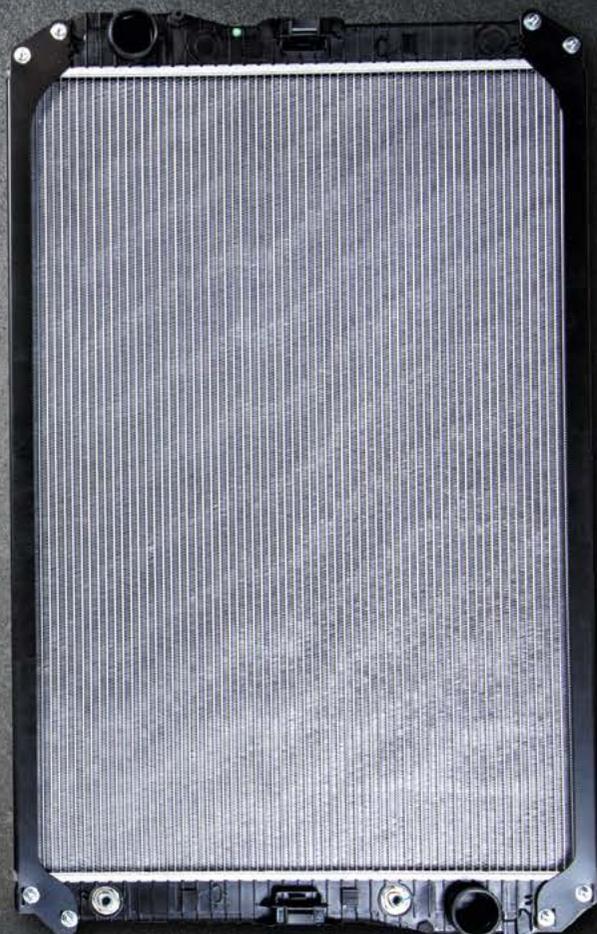




**LUZAR**

детали системы охлаждения

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ  
**ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА**



Широкий  
ассортимент



Надежная  
конструкция



Гарантия 2 года  
или 125 000 км

ВЫБЕРИ НА [LUZAR.RU](https://www.luzar.ru)



## Carville Racing представил

### НОВЫЕ СМАЗКИ



Бренд Carville Racing объявил о расширении фирменного ассортимента смазочных материалов.

В продажу, как сообщает пресс-служба бренда, поступили популярные среди автомобилистов и механиков типы составов в аэрозольной упаковке. В частности, на рынок вышли многофункциональная проникающая смазка, универсальная силиконовая смазка, а также «Жидкий ключ» — растворитель ржавчины.

Для удобства в использовании и повышения эффективности составов баллоны оснащены мультипозиционными распылителями типа «2 в 1», клапаном 360° для возможности работы с перевернутым баллоном и системой полного опустошения баллона.

Аэрозоли марки Carville Racing, как заявляет производитель, обладают высокими эксплуатационными характеристиками и оптимальным оснащением баллонов для простого и удобного применения как профессиональными механиками, так и автолюбителями.

Эффективность смазок и очистителей Carville Racing подтверждена специалистами брендов Trialli и StartVOLT, а также опытом эксплуатации в кольцевых автогонках.

Диапазон розничных цен на новые аэрозоли — 250–260 рублей ■



## Neuper расширил линейку домкратов

Бренд Neuper объявил о расширении фирменного ассортимента автомобильных аксессуаров за счет новых домкратов.

Как сообщает пресс-служба бренда, линейку UltraLift дополнили два новых домкрата. Модель на 0,8 тонны предназначена для подъема небольших автомобилей весом до 1,3 тонны с 230 до 323 мм. В свою очередь, домкрат на 1 тонну поднимает машины до 1,6 тонны с 250 до 348 мм. Домкраты можно использовать с торцевым ключом 17 мм. Торцевые ключи входят в комплект с домкратами UltraLift, которые выпущены в линейке BlackEdition.

Вращающиеся опоры устройств оснащены прочной прокладкой, изготовленной из металла и покрытой резиной, — для мягкого и безопасного соприкосновения с корпусом автомобиля. Как заявляет производитель, домкраты выдерживают даже очень морозные зимы и способны работать при температуре воздуха до -50 °С.

Рекомендованные розничные цены на новые домкраты Neuper — 2000 и 2250 рублей соответственно. В комплект поставки инструмента входит удобная для переноски и хранения черно-красная сумка ■

## Бренд alca начал выпускать коврики только для передней части салона

Бренд alca расширил линейку комплектов салонных ковриков для автомобилей — в новые наборы входят аксессуары для передней части салона.

В руководстве бренда решение о начале выпуска подобных комплектов объясняют тем, что коврики для переднего пассажира и особенно для водителя изнашиваются быстрее, чем задние. Фирменную линейку дополнили комплекты «Водитель» и «Водитель + Пассажир».

Новые комплекты размером 72x45 см будут предлагаться в том же дизайне, что и существующие наборы из четырех ковриков для всего салона. Кроме того, в ассортименте alca появились одинарные коврики с бортиком двух размеров: S (29x43 см) и L (34x51 см).

На резину, из которой производятся коврики, нанесен ромбовидный узор для предотвращения скольжения; в состав самой резины входит натуральный каучук. Коврики alca — многофункциональные и подходят для автомобильного салона, а также пригодятся во время кемпинга или работы в саду.

Все новые коврики alca можно обрезать под необходимый размер. Для фиксации в салоне передние аксессуары снабжены липучками и выступами на нижней поверхности. Рекомендованные розничные цены на новые коврики: 960 рублей за комплекты в размере S и 1520 рублей — L ■



редактор рубрики  
Роман Зубко



## Автомобили Lada получат новую мультимедийную систему

**АвтоВАЗ представил новую мультимедийную систему EnjoY Pro для автомобилей марки Lada.**

Новая система, как сообщает пресс-служба тольяттинского автогиганта, создавалась «с учетом пожеланий потребителей и современных технологий». Спецы из АвтоВАЗа называют новую разработку «интеллектуальной» мультимедийной системой, обеспечивающей «полноценный функционал современного смартфона, интегрированного в автомобиль».

EnjoY Pro поддерживает интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto и имеет полный набор встроенных сервисов от «Яндекс.Авто». По заявлению производителя, новую систему отличает высокое быстродействие, а также работа с учетом предпочтений пользователя — водителю автоматически предлагаются привычные маршруты движения и часто прослушиваемые музыкальные композиции.

Среди других особенностей системы EnjoY Pro — 8-дюймовый головной дисплей высокого разрешения на основе матрицы IPS, аудиосистема Arkatys с технологией объемного звучания, камера заднего вида с динамическими «парковочными» линиями, а также регулярно обновляемый софт.

Загрузка операционной системы новой «мультимедийки» и установленных приложений запускается сразу после того, как водитель разблокирует двери автомобиля. За счет этого, как отмечают в АвтоВАЗе, к моменту посадки владельца машины за руль и включения зажигания система оказывается готовой к работе. Завершение работы происходит не сразу после выключения зажигания, а в момент открытия двери водителя.

Список моделей Lada, которые будут оснащаться системой EnjoY Pro, и сроки начала их продаж АвтоВАЗ объявит позже ■



# Лучшие цены

на автозапчасти от производителя



**CARVILLESHOP.RU**  
ПОКУПАЙ УДОБНО

8 800 700-25-85

**CARVILLE SHOP**

## «Формула-1»: неудачный дебют Мазепина и вызов «Мерседесам»

редактор рубрики  
Роман Зубко



**В Бахрейне наконец-то стартовал сезон 2021 года в «Формуле-1». Гоночный мир до сих пор не может справиться с последствиями пандемии, поэтому первый этап прошел в ближневосточном королевстве, а не в австралийском Мельбурне.**

Предсезонные тесты позволяли надеяться на упорную борьбу уже на старте чемпионата. И первый заезд года подтвердил ожидания — «Серебряные стрелы» больше не выглядят абсолютными фаворитами.

Для отечественных фанатов автоспорта новый сезон должен стать интересным сразу по нескольким причинам. Во-первых, в команде Haas дебютировал россиянин

Никита Мазепин. Во-вторых, сами болиды окрашены в ливрею в виде российского флага, что с учетом повсеместного запрета нашего триколора на международных спортивных соревнованиях особенно актуально.

Кроме того, в F1 дебютировал сын легендарного Михаэля Шумахера Мик. Он как раз стал партнером Мазепина по команде. Однако ни для россиянина, ни для немца этот сезон, скорее всего, не окажется успешным: оба пилота выступают в слабейшем коллективе пелотона.

Это и доказала квалификация, где гонщики американской команды оказались последними. Если бы не штраф Себастьяна Фетеля, Мазепину пришлось бы стартовать в гонке с последнего места. Победителем же квалификации стал Макс Ферстаппен из Red Bull.

Старт гонки сложился максимально неудачно для российского гонщика. Уже на первом круге Мазепин слишком резко нажал на газ, находясь на поребрике, и вылетел с трассы, врезавшись в стену. Примерно такую же ошибку совершил и напарник Никиты Мик Шумахер, но ему повезло уйти от столкновения со стеной. Однако сильно это немцу не помогло, и он закончил гонку на последнем месте.

Впереди тем временем кипели настоящие страсти. Макс Ферстаппен, казалось, уже выиграл гонку и уверенно шел за победой. Однако в «Мерседесе» перешли на альтернативную тактику пит-стопов и умудрились обеспечить тем самым Хэмилтону первое место за счет ранней смены резины. За десять кругов до финиша Макс все-таки нагнал британца, и пилоты начали упорнейшую дуэль. В какой-то момент голландец обошел Льюиса, но на выходе из поворота выехал всеми четырьмя колесами за пределы трассы. В итоге дирекция гонки обязала Ферстаппена вернуть позицию семикратному чемпиону ■



## Алексей Кузьмич и Ясер Сейдан выигрели «Баху Иордания»

**Несмотря на почти полуминутное отставание перед заключительным днем гонки интернациональный экипаж победил на четвертом этапе Кубка мира FIA по бахам.**

Во второй день этапа Ясер Сейдан и Алексей Кузьмич стартовали с почти полуминутным отставанием от лидирующего экипажа, выступавшего на Toyota Hilux. Однако в итоге Mini JCW под управлением саудита и россиянина «привез» соперникам больше пяти минут на финише.

По словам Сейдана, они с Алексеем старались ехать максимально аккуратно, чтобы укрепить свое положение в общем зачете Кубка мира. Однако даже в таком режиме им не удалось избежать проблем: произошел «медленный прокол» одной из шин. К счастью, россиянину и саудиту удалось финишировать без потери времени на замену колеса.

Эта победа стала для экипажа второй подряд на этапах Кубка мира 2021 года по бахам. А для Алексея Кузьмича — уже третьей в сезоне, так как первый этап, прошедший в Ленинградской области («Северный Лес 2021»), Алексей выиграл в качестве штурмана Владимира Васильева.

В общем зачете Кубка мира Ясер Сейдан лидирует с комфортным преимуществом в более чем 30 баллов, Алексей Кузьмич опережает ближайшего конкурента в отдельном зачете штурманов почти на 70 очков ■



# ВЫСОКОЭФФЕКТИВНАЯ АВТОХИМИЯ ПРОВЕРЕННАЯ АВТОСПОРТОМ

# CR

CARVILLE RACING



Эффективность подтверждена производителями профессиональных автокомпонентов



Сырье  
высочайшего  
качества



Современные  
технологии  
производства



Высокие  
эксплуатационные  
характеристики



Оптимальные  
объемы и удобство  
применения

Выбирайте на сайте

[CARVILLE.RACING](https://www.carville.racing)

# Советы начинающим СТАНТРАЙДЕРАМ

Мотоцикл,  
экипировка  
и первые  
выступления



**Степан Маслов, профессиональный стантрайдер и друг бренда Wolf, дал несколько советов новичкам, которые только пришли в этот спорт.**

## Тебе это точно нужно?

Чтобы понять, нужен тебе стантрайдинг или нет, нужно хотя бы раз попробовать. Когда я тренировался в мотошколе, то наблюдал такую картину: в сезон приходит учиться стантрайдингу сто человек, а остается в этом спорте в лучшем случае один. Первые пять тренировок у тебя не будет получаться ничего, буквально ни один трюк. А в джимхане, например, первые результаты видны почти сразу. Стантрайдинг — это занятие для максимально упертых людей, и на этом моменте из той сотни уйдут 90%.

Еще пара процентов уйдут, когда поймут, что стантрайдинг — это технический вид спорта, здесь нужно обслуживать мотоцикл, самому работать руками. А еще —



возить мотоцикл на площадку. Доехать на нем же до места тренировки не получится: чтобы кататься по городу, нужно ставить мотоцикл на учет, а значит — устанавливать фары, поворотники, номера. В итоге получится совсем не профессиональный шоу-мотоцикл, а просто городской.

Отпугивают и травмы. В дрифте, например, травмы минимальные. Сидишь в каркасе, дрифтшишь вокруг столба, все более-менее под контролем. А в стантрайдинге ты выполняешь трюки, когда земля, асфальт близко, — травм действительно очень много. Вот уходят еще 5% от первого набора в сто человек. Остается тот один, самый целеустремленный.

## Какой мотоцикл выбрать?

Мотоцикл для начала должен быть легким, чтобы при падении его можно было отбросить в сторону. Это может быть даже мопед. Тяжелый мотоцикл, если что-то пойдет не так, «прихлопнет» начинающего спортсмена и что-нибудь ему сломает.

На мотоцикл необходимо установить дополнительную защиту. Как она выглядит: по бокам крепятся дуги, а подножки меняются на более жесткие — они спасут рычаги, бак и другие пластиковые элементы при падении. Руль тоже надо поставить более прочный, чтобы он при необходимости становился точкой опоры. На руль мотоцикла обычно ставится дублер заднего тормоза, который позволяет стантрайдеру выполнять больше разных трюков. Теперь

< | Второй стантовый мотоцикл Степана — Husqvarna 610 SM. Первым был Yamaha Tricker 250 (фото не сохранилось)

## Как начать выступать?

Когда выступаешь, ты получаешь огромный опыт, потому что стараешься делать все наверняка. Мое первое выступление было на Royal Auto Show на стадионе «Петровский» в 2011 году, там была площадка для стантрайдинга. Я сам позвонил организатору и спросил, можно ли прийти и попробовать выступить. Приехал, посмотрел на других спортсменов — все ребята были серьезные. И вот я встаю на заднее колесо, начинаю ехать, а впереди ограждение с сеткой два с половиной метра в высоту... И я в эту сетку въезжаю. Несмотря на то что это был полный провал, на том выступлении я много чему научился.

На другом выступлении у меня вырвало мотоцикл, когда я делал трюк Power circle (большой круг на второй передаче). Я упал, приземлился, а мотоцикл поехал дальше на накрученных оборотах прямо в зрителей. Они, наверно,



^ | Первое выступление Степана на Royal Auto Show (2011)

тогда думали, что это часть шоу, все под контролем, поэтому не расходились. А потом мы встретились с ними в скорой помощи...

Сразу видно райдеров, у которых все под контролем, и райдеров опасных. Контроль мотоцикла — это важно. Тебе нужно точно знать, как начать, как закончить, эта уверенность приходит с опытом. Даже сейчас на выступлениях я не делаю трюки, которые только учу, — это небезопасно.



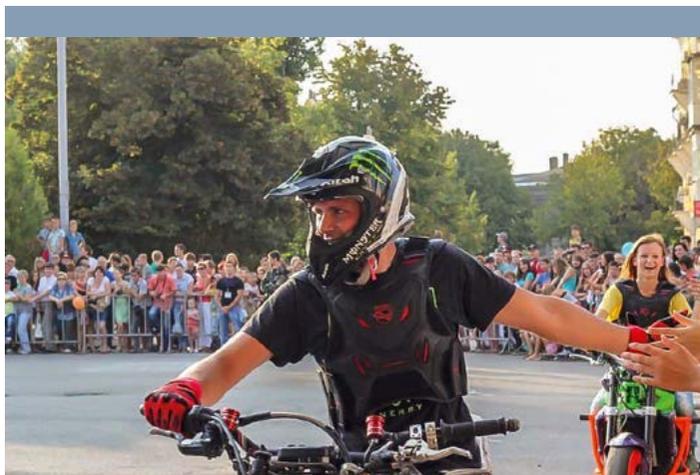
✓ | Сейчас у Степана Husqvarna 630 SMR



трюки на заднем колесе можно исполнять не только в сидячей позиции, используя стандартный задний тормоз под правой ногой, а вставать на мотоцикл, бегать по нему и прыгать, тормозя всего лишь одним пальцем при помощи отдельного рычага на левой части руля.

Но самое главное — объяснить начинающему спортсмену, что все должно быть в первую очередь безопасно, а потом уже красиво.

✓ | Одно из первых выступлений в начале карьеры, Таганрог



Обязательна полная экипировка: черепаха, наколенники и налокотники, шлем.

### Стантрайдинг — это дорого?

Стантовый мотоцикл в принципе обслуживается чаще, потому что на нем выше нагрузка и цена ошибки.

Когда отработываешь такой трюк, как Burnout (заднее колесо срывается в букс за счет затормаживания переднего колеса), то одной покрышки хватает на одну тренировку максимум. Это расходный материал и боль-

шая статья бюджета для каждого мотоспортсмена. Примерно та же картина и с выполнением дрифта (букс заднего колеса без контроля передним тормозом). При этом новая покрышка стоит примерно 7–8 тысяч рублей.

Что делать? Начинающие стантрайдеры ездят на свалку и ищут там подходящие покрышки. Я так уже не делаю, но не потому, что денег больше стало. Когда ставишь другую покрышку, нужно потратить две-три тренировки, чтобы понять, как она скользит, буксует, дымит. Ты тратишь время, чтобы «вкатиться» в покрышку, которая изнашивается в два раза быстрее. Когда ты только начинаешь, это еще можно делать, а дальше — время дороже.

За сезон я меняю четыре-пять комплектов задних тормозных колодок и парочку передних. Ну и конечно, бензин — тоже важная часть расходов для любого спортсмена. Одна плотная тренировка длиной в три часа — полный бак топлива (8–12 литров). Одно выступление как на Tsunami Picnic — 7 литров бензина, поэтому у меня всегда с собой канистра топлива.



## 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 • 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



MIKADO



И ещё более 30 дистрибьюторов.

Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!

# MIMS automechanika MOSCOW



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

## 23–26.08.2021

Москва, ЦВК «Экспоцентр»

**Забронируйте стенд!**



Организатор

**ITEM**  
EXPO

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

# TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ  
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ

## ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА TRIALLI



100% контроль  
качества



Рекомендуем  
совместную установку



Эффективное  
торможение



Бесшумная  
серия

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