



июль 2021 • #97

Движок

про автомобили в деталях

РУЛЕВЫЕ 36 НАКОНЕЧНИКИ



Оригинал против Ashika • Febest •
Fenox • KYB • Torque • febi • Moog •
Patron • Fixar • 555 • Metaco

12

ИСПЫТУЕМЫХ
ОБРАЗЦОВ

ПОДВИНЬТЕСЬ, бестселлеры! 18



День
самосвальщика 56



44

Меняем ступичный
подшипник на Nissan
Qashqai, используя
компоненты Febest



30

Тест шин
Michelin Primacy 4

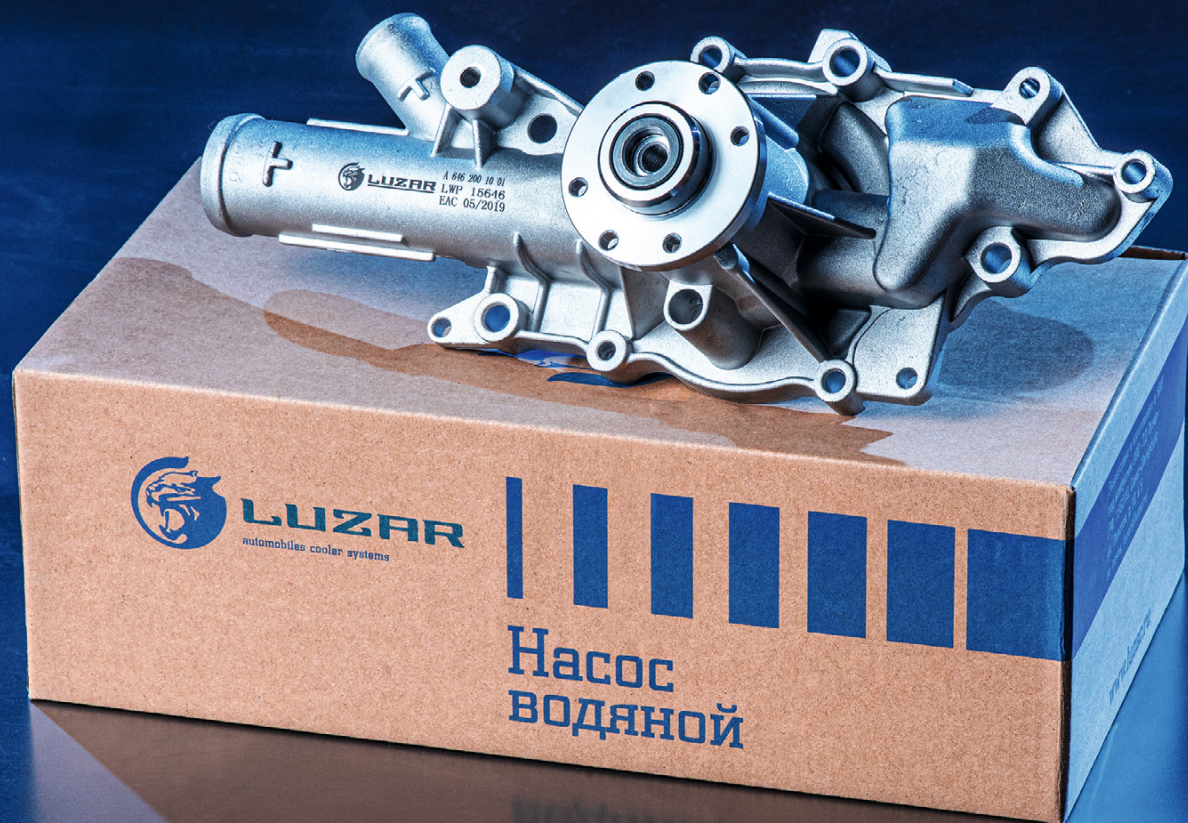
Ставим премиальные
покрышки на «бюджетник»

62

РСКГ-2021

Долгожданная победа
Кальмановича и серебро
Бурлуцкого в Нижнем
Новгороде

ВОДЯНОЙ НАСОС ПРОКАЧАЙ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Увеличенный
ресурс

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



LUZAR
детали системы охлаждения

Рекомендуем использовать
высокоэффективные охлаждающие
жидкости Carville Racing



Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automechanika Moscow
23-26 августа 2021 года, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место В405

КАНИСТРЫ AIRLINE

Удобные и долговечные



Канистры для хранения топлива, технических и горючих жидкостей



Канистры ГОСТ



Не накапливает статический заряд

Выбирайте на сайте **AIRLINE.SU**

 **AIRLINE**
АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

Движок

про автомобили и детали

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Редактор отдела новостей:
Роман Зубко

Обозреватель:
Вадим Аскаров

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 05.07.2021 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+

«Черный лебедь» из контейнера, или НОВЫЙ УДАР ПО АВТОИНДУСТРИИ



Не успела мировая автоиндустрия восстановиться от последствий пандемии коронавируса и связанных с ней карантинных ограничений и даже более-менее адаптироваться к дефициту микрочипов, как «прилетел» новый «черный лебедь». Причем, как всегда, откуда не ждали: со стороны отрасли международных контейнерных перевозок.

О проблемах в данной сфере специалисты начали говорить еще в конце прошлого года. Крупнейшие логистические компании переориентировались к тому моменту на перевозку товаров, которые оказались востребованы у покупателей, сидевших на карантине (речь прежде всего о мебели, тренажерах и бытовой электронике). Автокомпоненты и материалы для них, как и многие другие категории грузов, перевозились по остаточному принципу, что приводило к задержкам в поставках до трех-четырех недель.

В нынешнем году проблем отрасли подкинул злополучный контейнеровоз Ever Given, севший на мель посреди Суэцкого канала и перекрывший одну из главных мировых транспортных артерий.

Чуть позже, в начале лета, случилась новая вспышка коронавируса в китайской провинции Гуандун, спровоцировавшая перебои в работе крупнейших в мире портов и терминалов.

Результатом всего этого стал резкий рост стоимости международных контейнерных перевозок. По данным агентства Bloomberg, транспортировка 40-футового контейнера по морю из Шанхая в Роттердам стоила в середине июня рекордные 10,5 тыс. долларов, что на 547% (!) выше среднего сезонного уровня за последние пять лет. А поскольку морем перевозится порядка 80% товаров, торгующихся на мировом рынке, рост стоимости фрахта грозит ростом цен на все: от кофе, игрушек и мебели до бытовых электроприборов и автозапчастей и компонентов.

Но главная проблема для автоиндустрии — не только и не столько в возросшей стоимости перевозок, сколько в перебоях и задержках поставок. Дело в том, что крупнейшие современные автосборочные предприятия, по сути, не имеют собственных складов запчастей — вместо них на автозаводах работают своего

рода распределительные центры, которые направляют поступающие на завод запчасти и компоненты на нужные конвейерные линии. Подобный принцип производства машин получил название “Just in time” («Точно в срок»).

Ведущие мировые автопроизводители столкнулись сейчас с дилеммой: менять ли выстраиваемый годами и десятилетиями подход к работе или ждать, чем разрешится мировой контейнерный кризис, теряя прибыль на фоне только-только начавшего восстанавливаться спроса? Вопрос отнюдь не тривиальный, и ответ на него не столь очевиден, как может показаться на первый взгляд...

Все-таки в интересную эпоху мы живем! Устои рушатся, вчерашние аксиомы переходят в разряд теорем (то есть начинают требовать доказательств), а текущая ситуация лучше всего описывается не в статьях об экономике, а в известном анекдоте. Повар в Ухане: «Я могу отправить мировую экономику в локдаун одним движением ножа!» Капитан контейнеровоза: «Поддержи-ка мое пиво, приятель!..»



**START
VOLT**

 **TecAlliance**
Data Supplier

АВТОМОБИЛЬНЫЕ СТАРТЕРЫ

ассортимент | цена | качество | гарантия



10
ЛЕТ НА РЫНКЕ
АВТОЭЛЕКТРИКИ

Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automechanika Moscow
23-26 августа 2021 года, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место В405



STARTVOLT.COM

Партнерская конференция BIG Filter

Бизнес в сфере автокомпонентов
в новой реальности

14



Что немцу хорошо, то русскому не понять

Тест-драйв Opel Crossland

22



Попытка номер пять

Тест-драйв «Урал-С35510»

52



Ставим премиальные покрышки на «бюджетник»

Тест шин Michelin Primacy 4

30



РСКГ-2021

Долгожданная победа
Кальмановича и серебро Бурлуцкого
в Нижнем Новгороде

62

Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Выставка «ШАТЕ-М Экспо 2021»**
Последствия пандемии для отрасли
- 14 **Партнерская конференция BIG Filter**
Бизнес в сфере автокомпонентов в новой реальности

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Подвиньтесь, бестселлеры!**
Встречаем Haval Jolion 1.5T 2WD
- 22 **Что немцу хорошо, то русскому не понять**
Тест-драйв Opel Crossland

Автокомпоненты

- 26 **Новости**
- 30 **Ставим премиальные покрышки на «бюджетник»**
Тест шин Michelin Primacy 4
- 34 **Bosch: «Электромобилям тоже нужны хорошие тормоза»**
- 36 **Тест рулевых наконечников для Nissan Qashqai**
Исследуем оригинал и 11 аналогов: Ashika, Febest, Fenox, KYB, Torque, febi, Moog, Patron, Fixar, 555, Metaco
- 44 **Меняем ступичный подшипник на Nissan Qashqai, используя компоненты Febest**

Комтранс

- 46 **Новости**
- 50 **Новые перспективы для бизнеса**
Iveco Daily My 2021
- 52 **Попытка номер пять**
Тест-драйв «Урал-С35510»
- 56 **День самосвальщика**
Тест-драйв строительных грузовиков Scania

Автоспорт

- 60 **Новости**
- 62 **РСКГ-2021**
Долгожданная победа Кальмановича и серебро Бурлуцкого в Нижнем Новгороде



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»



редактор рубрики
Роман Зубко



Петербургский завод Hyundai наладил экспорт автокомпонентов

Расположенный под Санкт-Петербургом российский завод Hyundai объявил о запуске нового проекта в сфере экспорта.

Как сообщает пресс-служба «Хендэ Мотор СНГ», предприятие «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» и ТОО «Hyundai Trans Kazakhstan» заключили соглашение о поставках на завод в Казахстане автокомпонентов для мелкоузловой сборки автомобилей Hyundai Accent (в России — Solaris).

Договор касается как российских и импортных компонентов от поставщиков завода, так и деталей, выпускаемых непосредственно на петербургском предприятии Hyundai. Среди последних — крупные кузовные панели, а также сваренные навесные детали кузова. Для подготовки компонентов к отправке в Казахстан завод использует свою новую площадку на юге города, в промзоне Шушары.

По итогам первого полугодия завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» отправил на экспорт 14,6 тыс. единиц продукции, увеличив объем экспортных поставок на 78% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. Выпускаемые предприятием автомобили поставляются главным образом в Казахстан, Беларусь и Азербайджан. Всего в первом полугодии нынешнего года петербургский завод Hyundai выпустил 123 тыс.



автомобилей — на 40% больше, чем за первые полгода 2020-го. Производственный план предприятия на весь 2021 год — более 230 тыс. машин.

С 1 июля нынешнего года завод приступил к серийному выпуску кроссовера Creta нового поколения. Компонентная база автомобиля обновилась на 80%, отмечают представители предприятия, перед запуском производства модели на предприятии были модернизированы все цеха, что потребовало инвестиций в размере более 100 млн долларов ■

Hella может перейти под контроль Knorr Bremse, Faurecia или Plastic Omnium

Немецкий производитель тормозных систем Knorr Bremse, а также французские поставщики автокомпонентов Plastic Omnium и Faurecia выразили заинтересованность в приобретении компании Hella.

Как сообщает издание Automotive News Europe, компания Knorr Bremse заявила в конце июня, что заинтересована в приобретении 60% акций немецкого производителя систем автомобильного освещения. Переговоры и консультации по данному вопросу находятся пока на ранней стадии, и нет уверенности, что сделка состоится, отметили также в Knorr Bremse.

По сведениям источников Reuters, интерес в приобретении Hella выразили также французские компании — производители автокомпонентов Plastic Omnium и Faurecia. Официальных комментариев с их стороны пока не последовало.

Согласно немецким законам, отмечает Automotive News, покупатель контрольного пакета акций должен будет сделать предложение по приобретению оставшихся 40% компании. В настоящее время, по сведениям, которые приводит издание, рыночная капитализация компании Hella оценивается в 7,5 млрд долларов ■



Продажи новых автомобилей в Петербурге продолжают расти

По итогам января — мая продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей на петербургском рынке выросли на 60%.

Об этом сообщает в своем ежемесячном отчете аналитическое агентство «Auto-Dealer-СПб». По его данным, всего за первые пять месяцев текущего года в городе на Неве продано 62 738 новых машин. Рост продаж за отчетный период продемонстрировали все бренды, входящие в первую десятку петербургского авторынка.

Главной причиной подобных результатов в агентстве называют эффект низкой базы прошлого года: автосалоны в апреле — мае 2020-го работали с ограничениями.

Отрицательную динамику по результатам января — мая показали премиальные бренды Jaguar и Chevrolet, китайские марки Changan и Zotye, а также японские Mitsubishi и Honda. Доля Санкт-Петербурга на авторынке России составила за пять месяцев 9,5% (за аналогичный период прошлого года — 8,2%).

В мае нынешнего года петербуржцы приобрели в общей сложности 13 559 новых автомобилей, рост по сравнению с маем 2020 года составил 196%.

«Апрель и май позволили петербургскому авторынку создать задел для положительного результата по итогам всего года, — отметил ведущий эксперт „Auto-Dealer-СПб“ Евгений Еськов. — Но начиная с июня мы не увидим высоких показателей роста продаж. Выход из локдауна в прошлом году был отмечен влиянием отложенного спроса и желанием приобрести автомобили по старым ценам. Сейчас этих факторов уже нет, при этом наблюдается дефицит поставок, что негативно сказывается на общем объеме продаж» ■

В Тольятти заработал новый завод Faurecia

Компания Faurecia объявила о запуске производства автомобильных сидений на новом заводе в Тольятти.

Предприятие, как сообщает пресс-служба Faurecia, стало крупнейшей производственной площадкой компании в России, а также ее региональной штаб-квартирой. В настоящее время в нашей стране работают шесть заводов Faurecia.

Новое предприятие позволит компании увеличить производственные мощности и будет специализироваться на выпуске всех элементов автомобильных сидений: обшивки, наполнителей, металлических каркасов, а также полностью готовых кресел.

Производство на новом заводе предполагает использование современных фирменных технологий, призванных существенно сократить выбросы углекислого газа к 2025 году в соответствии со стратегией группы Faurecia.

Сегодня на тольяттинском предприятии Faurecia работают около 600 человек, в ближайшие годы компания намерена увеличить штат новой производственной площадки почти до 1000 сотрудников ■



Volkswagen обозначил сроки отказа от ДВС

Компания Volkswagen прекратит продажи в Европе автомобилей с традиционными двигателями внутреннего сгорания к 2035 году.

Об этом, как сообщает агентство Reuters, заявил Клаус Зельмер, член совета директоров немецкой компании, ответственный за продажи, в интервью газете Muenchner Merkur. В США и Китае, по его словам, машины с ДВС останутся доступны и после указанного срока.

«В Европе мы выйдем из сегмента автомобилей с двигателями внутреннего сгорания между 2033 и 2035 годами, в Соединенных Штатах и Китае — несколько позже», — приводит агентство цитату из интервью г-на Зельмера немецкому изданию. На рынках Южной Америки и Африки, по его словам, жизненный цикл машин с ДВС окажется еще более долгим в связи с местными политическими и инфраструктурными условиями.

К 2030 году компания Volkswagen намерена довести долю электромобилей в общем объеме европейских продаж до 70%, а к 2050-му весь модельный ряд марки должен стать «углерод-нейтральным» ■

green

FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ
В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



Топливные, масляные, воздушные
и салонные фильтры, погружные
фильтры бензонасосов

[GREENFILTERS.DE](https://greenfilters.de)



Высококачественные фильтрующие материалы на композитной основе, используемые в линейке продукции GREEN FILTER, обеспечивают чистоту двигателя и воздуха в салоне автомобиля. 100% контроль качества



Высокая степень фильтрации в фильтрах двигателей гарантирует 99% очистку от частиц больше 10 микрон. Для салонных фильтров используется специальная серия антибактериальных и угольных фильтров



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



CARBERRY.
Performance for value

ВЫСТАВКА

«ШАТЕ-М Экспо 2021»



Вадим Аскаров

Последствия
пандемии
для отрасли

Рынок автокомпонентов и сервисного оборудования — довольно закрытый клуб, где непосвященному человеку весьма непросто разобраться в тонкостях закулисных процессов. Поэтому какие-то крупные публичные мероприятия становятся настоящей отдушиной как для потребителей, так и для прессы, где можно узнать о самых последних трендах и инновациях в этой области. Подобным местом, безусловно, является и выставка «ШАТЕ-М Экспо», которая «вживую» собрала в Екатеринбурге ведущих игроков отрасли. Обозреватель «Движка» посетил выставку и пообщался с представителями ведущих брендов на главную тему текущего года: как они пережили карантин?



bilstein group (febi, SWAG, Blue Print)

«Пандемия не особенно сказалась на работе компании. Мы очень быстро оптимизировали процессы, Германия наладила посменную работу на производстве и на складах, так что логистика работала как следует. Офисные сотрудники ушли на удаленку, но на общение это особо не повлияло. Мы ожидаем, что вернемся на докризисные позиции.

По отгрузкам — все по плану, большого минуса мы не заметили. В этом году уже наблюдаем устойчивый рост. С одной стороны, потребитель уходит в лоукост, но массовый потребитель до сих пор еще слабо представляет, что именно он ставит на свой автомобиль. Может быть, средний чек становится меньше, но нашими ключевыми сегментами остаются розница и СТО.

Нам, как и всем коллегам, не хватало массовых мероприятий и общения с целевым потребителем. Ведь на таких мероприятиях мы не только рассказываем новости компании, но и собираем обратную связь с рынка, чтоб понимать, куда двигаться. Поэтому мы рады быть официальным партнером выставки „Шате-М Экспо“, такие мероприятия очень важны для отрасли».



ContiTech

«Все нормализуется. Когда рынок начал расти в середине прошлого года, были даже сложности с выполнением заказов, но в этом году мы уже научились работать в таких условиях. Можно сказать, что этот год проходит в штатном режиме. В нашем сегменте — запчасти постоянного спроса, но в целом сегмент специфический. К примеру, мы делаем ремни ГРМ, но на них практически никто не экономит, ведь этот узел критически важен, поэтому мы не очень подвержены уходу клиента в лоукост. Тем более что „контейнерный кризис“ сильно повлиял именно на дешевые запчасти, так что в этом году все производители должны показать хорошие результаты».

Brembo

«Для российского подразделения компании особых изменений в связи с пандемией не произошло, так как до 2020 года у нас уже был отработан режим дистанционной работы и общения со всеми клиентами через средства коммуникации.

Естественно, во время пандемии все очные встречи были поставлены





на паузу, но уже с марта 2021 года мы возобновили проведение очных семинаров, и хочется отметить, что во всех регионах, где они прошли, посещаемость была очень высокой.

Несмотря на трудности 2020 года, мы закончили его в приросте по сравнению с 2019-м. Это связано с популярностью нашего бренда и с тем, что мы предлагаем рынку широкий ассортимент: в нем представлена продукция как для автомобилей эконом-сегмента, так и для премиальных».

Gates

«В прошлом году, несмотря на жесткие ограничения, наши заводы не прекращали работу, производство не останавливалось. С другой стороны, нарушения в международных логистических и производственных цепочках не могли не повлиять на наших поставщиков материалов. В начале этого года ситуация улучшилась, но из-за устойчивого повышенного спроса мы постоянно работаем над вопросом поддержания достаточного наличия на складе.

В 2021 году с точки зрения продаж подтвердились самые оптимистичные прогнозы; текущий спрос на запчасти не только восполнил снижение, которое было в прошлом году, но и превзошел наши самые смелые ожидания. Это, в свою очередь, является следствием воздействия рыночных факторов, таких как увеличение пробега автомобилей, рост вторичного рынка машин и значительного притока клиентов в магазины и СТО.

За прошедший год стало понятно, что онлайн-формат общения с клиентами и партнерами жизнеспособен и у него есть ряд преимуществ: экономия времени на организацию мероприятий, значительное снижение стоимости, отсутствие транспортных расходов и, конечно, максимальная безопасность. С другой стороны, живое общение по-прежнему остается одним из самых эффективных способов коммуникации. Поэтому мы — за разумное использование обоих форматов общения. Ну а выставка „Шате-М“ для нас — оптимальная площадка, позволяющая наилучшим образом донести до клиентов информацию, что называется, из первых уст».

CTR

«Сказать, что дистрибьюторы кардинально просели по продажам, нельзя. Скорее пандемия сильно ударила по перевозкам. Стоимость контейнерных перевозок сейчас существенно влияет на сроки поставок и логистику. Сама же пандемия для бизнеса прошла без значимых падений продаж. Есть потребители, которые хотят покупать качественные товары, но дешевле оригинала. Здесь мы находимся в идеальной позиции. Так что наш растущий оборот — это отражение нашей правильной стратегии. Тем более что мы заранее предсказали проблемы с контейнерными перевозками и говорили дистрибьюторам, что надо запастись товаром. Не все прислушались, но те, кто это сделал, прошли пандемию без проблем. Мы вывели на рынок новый продукт — тормозные колодки — и в этом сегменте продолжаем расти; также у нас появилась еще одна товарная группа — амортизаторы, так что мы надеемся и на дальнейшее увеличение продаж».

NTN-SNR

«Пандемия обнажила сильные и слабые стороны каждого из участников рынка. Мы поняли, что наши производственные возможности, поставщики, логистика и складские мощности показали все лучшее, на что они способны! Нас не подвел ни один поставщик — мы тоже выполнили все договоренности. Очень краткий период мы не могли совершать поставки в Россию из-за ограничений, наложенных правительственными структурами, но наши партнеры не успели пострадать, так как большинство компаний сработали на опережение и обеспечили достаточное количество продукции на своих складах. Так что мы практически безболезненно прошли тот этап, когда были трудности с логистикой».

Dolz

«2020 год был очень трудным. Испания тяжело переживала панде-





мию, но мы не закрывали производство ни на один день. Мы работали 24 часа в сутки в три смены и очень благодарны нашим сотрудникам. Конечно, работа с дистрибьюторами усложнилась, но мы привыкли проводить переговоры в онлайн-режиме. 2021 год полон надежд. Сейчас мы хотим наверстать все упущенное, и результаты очень обнадеживающие — даже лучше, чем мы могли предположить. Роста в этом году мы не ожидали, и у нас очень позитивный настрой. Мы отгружаем намного больше, чем планировали. На нашей логистике пандемия не сказалась. Во время локдауна только водители-дальнобойщики могли передвигаться между странами, и наши перевозчики ни на один день не останавливали работу, так что отгрузки даже увеличились».

EUROREPAR

«Мы заметили, что средний чек в нашем сервисе значительно увеличился, так как клиенты не собираются покупать новые автомобили. Сейчас новые машины подорожали настолько, что люди предпочитают вкладываться в свои старые автомобили. Поэтому продажи у нас выросли кратно, так как клиенты готовы платить за хорошие запчасти, но при этом не хотят переплачивать за оригинал. В среднем на наших сервисах количество заездов выросло на 10–15%, также возросло количество дистрибьюторов. Проблем с локдауном не было: поставки производились регулярно, кроме того, у нас заработал новый склад в Домодедово, так что мы уже отвечаем на повышенный спрос увеличением ассортимента. До конца года будет сертифицировано более 9 тыс. артикулов, плюс мы разрабатываем товары специально для России, например антифриз».

Jikiu

«У нас во время пандемии наблюдался сумасшедший рост продаж! В этом году мы продолжаем увеличивать объемы на 60%. На 2021 год заложили в план производства двукратный рост, но чувствуем, что следовало бы даже больше. На логистике пандемия, конечно, сказалась, так как наши заводы находятся в Азии, а в стоимости доставки произошел



значительный скачок. К примеру, фрахт прибавил в цене почти в десять раз. Но мы все равно не откладывали вывод новинок на российский рынок. Jikiu осуществил поставку 1 тыс. новых позиций на склад, выпустил ШРУСы и ступицы, и в ближайшее время ожидается начало продаж у дистрибьюторов».

Mahle

«Пандемия сильно ударила по автомобильной отрасли, продажи новых машин упали. А так как у компании Mahle 93% оборота приходится на конвейерные поставки, то это не могло не отразиться на нашем бизнесе. Сегмент aftermarket в этой ситуации продемонстрировал гораздо большую устойчивость, а некоторые регионы даже показали рост. К примеру, в 2020 году у нас были рекордные продажи за всю историю в Китае».

Говоря об автомобильном рынке в целом, нужно отметить, что сейчас циклический спад совпадает со структурной перестройкой автобизнеса. Происходит переход на с ДВС на альтернативные силовые установки, идут разработки беспилотных авто. Mahle активно участвует в формировании технологий будущей мобильности и активно инвестирует в новые технологии. Уже давно Mahle действует в соответствии со своей стратегией двойного развития — мы остаемся специалистами в ДВС, но активно развиваем новые направления.

На российском рынке обслуживания автомобилей Mahle чувствует себя уверенно, даже несмотря на тенденцию к уходу российского потребителя в лоукост-сегмент. Мы наращиваем свою долю за счет потребителей, которые переходят к нам с оригинала, а главное, мы делаем ставку на профессионалов рынка автозапчастей, которые знают уровень нашего качества и осознают риски установки некачественных запчастей».

Dayco

«Пандемия после Китая началась в Италии, соответственно, почти весь наш персонал перешел на дистанционный режим работы. Работа складов и заводов не остановилась, хотя в Италии основа всей нашей деятельно-



**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.



сти — заводы, научные центры, офисы, склады. Мы справились с пандемией, хотя и сокращали смены; после двух месяцев ожидания все-таки началось восстановление. Пошли отгрузки и, за исключением общения, все вернулось на привычные рельсы. Год закончили фактически без потерь в плане оборота. Конечно, из-за нехватки контейнеров и сырья заводы где-то не справлялись, но это оттого, что огромное количество заказов поступает всем участникам рынка, так что спрос не спадает».

Bosch

«Пик пандемии пройден, работа стабилизируется, эффективность сотрудников на удаленке не упала. Ситуация возвращается на „доковидный“ уровень. Есть общий рост рынка, но есть и тренд на рост сегмента лоукост. Однако дефицит новых машин и растущие цены на них заставляют владельцев ремонтировать свои автомобили вместо покупки новых, поэтому рост рынка есть во всех сегментах. Bosch — мировая компания, у нас есть производство во всех частях света, так что логистика была сложной, но эти проблемы у нас не глобальные и нам удалось с этим справиться. Все идет по заранее составленному плану, и мы ежемесячно выводим на рынок новую продукцию, ведь планы строились еще до пандемии и никто их отменять не собирается».

KYB

«В течение пандемии мы очень хорошо поработали. Мы вывели на рынок новую линейку — детали подвески и рулевого управления. Много артикульных номеров было разработано в том числе и для отечественных машин, ведь их продажи постоянно растут. Свой процент рынка мы удержали: сказалась хорошая узнаваемость бренда. Клиент, конечно, начал экономить, но мы предоставляем длительную гарантию на нашу продукцию, так что наш клиент экономит в любом случае, приобретая наши запчасти. Мы не испугались возможных сложностей и запустили



с этого года продажи деталей подвески — новая продукция уже пользуется весьма высоким спросом».

Carberry

«Для нас работа не изменилась, хотя и были небольшие логистические проблемы. Многие регионы во время локдауна были закрыты, и мы не могли осуществлять отгрузки с нашего центрального склада. Возникли очереди на приемке у дистрибьюторов. В остальном ничего не изменилось. Цифровизация у нас была развита и до пандемии. Внешняя логистика работала с перебоями, на рынке наблюдался дефицит оборудования. Сейчас стало чуть легче, но проблемы еще есть, и мы прогнозируем, что ситуация будет оставаться напряженной и в этом году. Производители еще не отыграли свои потери — они только начинают поднимать цены на запчасти. Этот год ознаменован „рваным“ наличием деталей вследствие плохой логистики, роста себестоимости и соответствующего роста цен».

GKN

«В начале пандемии у всех все просело, но к концу года большая часть наших дистрибьюторов сумела добраться до выполнения поставленного плана. Более того, в целом по итогам года мы вышли в легкий-легкий плюс. Так что провал, конечно, был серьезный, но нам удалось выйти на хорошие показатели. Наши заводы не останавливались, но смены друг с другом не пересекались, так что немного растянулся процесс разгрузки. Но это только для Европы. Для России это было незаметно, так как все равно тратится время на доставку.

Сейчас у нас есть небольшая заминка в поставках, но связана она с тем, что мы поменяли склад в Европе и пока еще налаживаем транспортные связи с новой локацией».



С Delphi Technologies вы на шаг впереди в обслуживании и ремонте любого автомобиля



Система кондиционирования



Тормозная система



Топливная система



Диагностическое оборудование



Система зажигания



Система управления двигателем



Подвеска и рулевое управление



Система фильтрации

Партнерская конференция BIG Filter



Роман Зубко

Компания «БИГ Фильтр» провела в Санкт-Петербурге партнерскую конференцию на тему «Развиваемся вместе. Новая реальность». В ее рамках представители компании и ее партнеры рассказали о современных тенденциях в области автомобильной фильтрации и о том, как выстраивают бизнес-процессы в «постковидную» эпоху.

Общий тон конференции задал основатель «БИГ Фильтр» Борис Бейлин, рассказавший о том, как компания создавала автоматизированную систему управления бизнес-процессами, основанную на современных технологиях. Несколько позже эту тему продолжил представитель «1С» Александр Голдун, который говорил об особенностях автоматизации и цифровизации деятельности предприятий в нынешнюю эпоху.

В рамках конференции представители «БИГ Фильтра» рассказали также о технологическом потенциале компании, о налаженных в ней процессах планирования объемов производства и поставок продук-



Бизнес в сфере автокомпонентов в новой реальности

ции и об управлении качеством и работе с рекламациями.

Тему основных мировых тенденций в области автомобильных систем фильтрации поднял представитель компании Ahlstrom-Munksjö (партнера BIG Filter в области поставок фильтрующих материалов) Виктория Молчанова. По ее словам, в сфере воздушной фильтрации одним из главных трендов является требование все более продолжительного срока эксплуатации фильтров (что вынуждает производителей компонентов разрабатывать новые материалы с улучшенной пылеемкостью), более эффективной фильтрации при высокой воздухопроницаемости, обяза-

тельной огнестойкости, а также применения в конструкции фильтров только синтетических материалов.

В области систем автомобильной масляной фильтрации, как отметила В. Молчанова, меньший рабочий объем двигателей требует повышенной пылеемкости и эффективности фильтра при более низком перепаде давления; для применяемых автопроизводителями все более агрессивных масел требуются материалы с более высокой химической стойкостью и более низким начальным значением перепада давления; более длительные интервалы обслуживания, в свою очередь, требуют материалов с высокой пылеулав-

ливающей способностью, хорошей стабильностью гофры и более длительной стойкостью к горячему маслу.

В сфере автомобильной топливной фильтрации, по словам В. Молчановой, весьма сильны региональные различия. Так, например, на рынке EMEA преобладают дизельные машины (как в легковом, так и в грузовом сегментах), автопроизводители



Борис Бейлин, основатель компании «БИГ Фильтр»



Александр Голдун, представитель «1С»



Виктория Молчанова, представитель Ahlstrom-Munksjö



Денис Колытин, управление продаж «БИГ Фильтр»

предъявляют высокие требования к эффективности очистки топлива без использования стекловолокна, водоотделение происходит главным образом по методу сепарации с использованием тонких волокон MB. На американском рынке преобладают бензиновые двигатели для легковых машин и дизельные — для тяжелой техники и производители активно применяют стекловолокно в фильтровальных материалах для достижения высокой эффективности, а водоотделение происходит с использованием силиконов и метода коалесценции. Одним из глобальных трендов в Ahlstrom-Munksjö называют все большую востребованность фильтров для электромобилей.



Представитель компании Filc (еще одного поставщика BIG Filter) Марцель Коси в качестве мировой тенденции в области автомобильной фильтрации отметил также все более и более широкое применение активированного угля в фильтрующих материалах, в частности с противомикробной и противоаллергенной обработкой. В процессе создания, по словам г-на Коси, находятся сейчас материалы с противовирусной обработкой.

Вопросы политики ценообразования в «БИГ Фильтр» осветил в рамках конференции директор управления продаж компании Денис Копытин. По его словам, цены на продукцию марки BIG Filter должны соответствовать ценам производителей, входящих в так называемую «Высшую лигу» производителей фильтров. К ней в BIG Filter относят Mann-Hummel, Mahle, Mobis, Sogefi, AC Delco. При этом

в компании стремятся обеспечить единую входную цену для конечных оптовых покупателей, а рентабельность дистрибьюторов при работе с фильтрами компании, как отметил Д. Копытин, «должна соответствовать взаимным интересам».

В зависимости от цены специалисты BIG Filter разделяют продукцию марки на такие группы, как «Фильтры для старых авто», «Фильтры для массовых отечественных автомобилей», «Фильтры для массовых иномарок и новых отечественных автомобилей», «Фильтры для иномарок класса люкс», «Фильтры OES» и «Прочие». В компании, по словам Д. Копытина, придерживаются стратегии управляемого роста цен, основные элементы которой — нелинейность изменений (учет ситуации на рынке), а также их плановость и низкая дискретность.



По словам заместителя директора управления продаж ООО «БИГ Фильтр» Евгения Пирогова, объем российского рынка автомобильных фильтров в компании оценивают в 300 млн долларов. В нашей стране сегодня представлены более 300 брендов фильтров. В условиях столь сильной конкуренции, как отметил Е. Пирогов, особенно важной становится работа с дистрибьюторами.

Основные требования компании «БИГ Фильтр» к дистрибьюторам — выполнение объемов продаж, наличие складских запасов, широкий ассортимент, осуществление доставки до конечных оптовых покупателей, продвижение продукции, наличие планов как по закупкам, так и по продажам. К собственным обязательствам в BIG Filter относят разработку и производство продукта, установление базовой цены на него с учетом наценки дистрибьюторов,

обеспечение широкой географии продаж, маркетинг и продвижение продукта и обучение работе с ним.

Не обошлось на конференции BIG Filter и без политики. Тему российско-германских внешне-торговых отношений осветил генеральный директор ООО «Центр информации немецкой экономики. СПб» Борис Виттковски. По его словам, согласно данным недавних опросов, около 30% представителей немецкого бизнеса выступают за немедленное снятие экономических санкций с России, еще около 60% — за постепенное смягчение санкционного режима. Означает ли это скорое прекращение действия одного из факторов, толкающих вверх цены на большинство потребительских товаров в России, станет ясно уже в ближайшее время — по решениям политиков обеих стран...



Евгений Пирогов, заместитель директора управления продаж «БИГ Фильтр»



Борис Виттковски, генеральный директор ООО «Центр информации немецкой экономики. СПб»



Новый Geely Atlas Pro

оценен в рублях

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Geely Motors объявила цены на кроссовер Atlas Pro для российского рынка.

Новый Atlas Pro, как сообщает пресс-служба компании, будет стоить в России от 2 119 990 рублей. Первоначально автомобиль станет доступен в нашей стране в двух топовых комплектациях: Flagship и Flagship+. В указанную сумму оценен «флагманский» кроссовер, автомобиль в исполнении «Флагман+» будет стоить у нас 2 184 990 рублей.

В комплектацию Flagship включены 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, полностью светодиодная оптика, датчики освещения, автоматическая система управления дальним светом, подсветка зоны выхода при открывании дверей, электропривод пятой двери, датчик дождя, водительское сиденье с электрорегулировками по шести направлениям, шесть подушек безопасности, электронный стояночный тормоз с функцией удержания автомобиля Autohold, передние и задние датчики парковки, система кругового обзора, функции удержания автомобиля в полосе движения, считывания дорожных знаков и автоматического экстренного торможения, «интеллектуальный» круиз-контроль и другое оборудование.

Новый Atlas Pro оснащается 1,5-литровым бензиновым турбомотором мощностью 177 л.с., работающим по схеме так называемого «мягкого гибрида». Агрегатируется мотор с 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач 7-DCT с двойным «мокрым» сцеплением и полноприводной трансмиссией.

Заказы на новый Atlas Pro российские дилеры Geely принимают с 29 июня текущего года, официальные продажи кроссовера стартуют 2 августа ■

Новая Hyundai Creta получила рублевый ценник

Компания Hyundai Motor объявила цены на компактный кроссовер Creta нового поколения для российского рынка.

Стартовая цена новой Creta составляет 1 199 000 рублей — в такую сумму оценен базовый переднеприводный кроссовер с мотором 1.6 MPI (123 л.с.) и 6-ступенчатой механической коробкой передач в исполнении Prime.

В список стандартного оснащения входят две подушки безопасности, система ESP, кондиционер, аудиосистема с четырьмя динамиками, цветным 8-дюймовым дисплеем и интеграцией со смартфонами (Apple CarPlay, Android Auto), электрорегулировка и подогрев наружных зеркал, передние и задние электростеклоподъемники, центральный подлокотник с боксом.

Новая Creta с «автоматом» (двигатель 1.6 MPI, та же комплектация Prime) стоит у нас от 1 264 000 рублей. Цены на 1,6-литровые полноприводные кроссоверы начинаются с 1 350 000 рублей за версию с «механикой», автомобили с полным приводом и «автоматом» стоят от 1 490 000 рублей.

Двигатель 2.0 MPI (149 л.с.) на новой «Крете» будет агрегатироваться исключительно с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Начальная цена переднеприводной Creta 2.0 MPI составляет 1 470 000 рублей, за 2,0-литровый полноприводный автомобиль придется выложить минимум 1 655 000 рублей.

Самая «навороченная» Creta нового поколения (2,0 литра, «автомат», полный привод, топовая комплектация Prestige) стоит в России от 1 900 000 рублей. Кроме того, для такой «Креты» доступен опциональный пакет отделки экокожей за 30 000 рублей. Продажи новой Hyundai Creta официально стартуют в России 26 июля нынешнего года ■



Лифтбек Skoda Rapid получил новую спецверсию



Компания «Skoda Auto Россия» объявила о начале приема заказов на лифтбек Rapid в специальном исполнении Sport Edition.

В линейке Sport Edition, как сообщает пресс-служба компании, в ближайшее время будет представлен целый ряд моделей чешской марки.

Новая спецверсия разработана специально для российского рынка и призвана, по замыслу руководства компании, подчеркнуть «приверженность марки автоспорту». Первым в новую линейку войдет лифтбек Rapid, «спортивное издание» которого подготовлено на базе серийного автомобиля в исполнении Ambition.

Внешне «спортивный» Rapid можно опознать по ряду элементов дизайна, выполненных в черном цвете. К ним относятся декоративные накладки на порогах, глянцевые боковые зеркала заднего вида, фирменная решетка радиатора, а также легкосплавные колесные диски Stratos. На передних крыльях лифтбека размещены шильды Sport Edition, на крышке багажника — черные надписи SKODA и RAPID.

Внутри автомобиль в «спортивном издании» отличается обивкой сидений (черной с красной прострочкой), многофункциональным спортивным трехспицевым рулевым колесом, черной обивкой потолка и хромированными накладками на педалях.

Рекомендованная розничная стоимость Skoda Rapid Sport Edition — 1 215 000 рублей. Указанная цена, как уточняют в Skoda Auto, распространяется на автомобили 2022 модельного года и включает набор автомобилиста ■

В Россию приедет Volkswagen Passat Alltrack

Компания Volkswagen объявила о скором начале российских продаж «внедорожного» универсала Passat Alltrack.

В версии для России, как сообщает пресс-служба компании, Passat Alltrack будет оснащаться бензиновым турбомотором мощностью 220 л.с. с коробкой передач DSG-7 и полноприводной трансмиссией 4Motion.

Станет ли расширяться гамма модификаций модели в дальнейшем, официально пока не сообщается. В Европе, напомним, для Passat Alltrack доступны также 2,0-литровые турбодизели мощностью 190 и 240 л.с.

«Российский» универсал повышенной проходимости получит широкий набор стандартного функционального оборудования, современные мультимедийные возможности и «продвинутые» системы безопасности и помощи водителю. В качестве опции можно будет заказать набор IQ. Light с матричными светодиодными фарами, динамическим поворотным светом и системой активного управления дальним светом; кроме того, автомобиль можно будет оборудовать системой кругового обзора Area View, стояночным отопителем с дистанционным запуском и таймером, а также панорамной крышей со сдвижным люком.

Цены на новый Volkswagen Passat Alltrack и сроки начала приема заказов на модель в России будут объявлены позже. В ряде стран Европы, между тем (например, в Великобритании), Passat Alltrack снят с продаж по причине низкого спроса на подобные модели ■



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

Встречаем Haval Jolion 1.5T 2WD



Подвиньтесь,
бестселлеры!



Илья Огородников

Честно говоря, отправлять на покой Haval H5 было немного жаль. Пусть и не молодой, но это был последний честный рамный внедорожник по адекватной цене, на котором было достаточно комфортно ездить по городу и трассе. Но его участь решили российские покупатели, которые проголосовали рублем за кроссоверы. А потому руководство Haval приняло решение заменить устаревший «джип» и вернуть на рынок небольшой современный городской «паркетник» по столь же привлекательной цене. И, признаемся, после теста мы можем сказать, что это было правильное решение.

О том, что безостановочно гнаться за технологиями, мощностью, комфортом и престижем, чтобы

успешно конкурировать на авто-рынке, совершенно не обязательно, одними из первых догадались французы. Именно они в середине 2000-х возродили румынский бренд Dacia, который под маркой Renault стал невероятно популярен и в России. Оказалось, что простая,

но функциональная и крепкая машина за минимум денег нужна огромному количеству людей: не все же миллионеры.

Увидев это, к процессу активно подключились корейцы, представившие свои варианты доступных машин, но с приятным дополнением — дизайнерским подходом и расширенным списком опций. При этом доплата была настолько невысока, что Hyundai и Kia быстро стали бестселлерами в России, подвинув европейских первопроходцев.

И вот ровно с тем же подходом свой кусочек пирога у тех и других готовят отхватить китайцы, которых еще пять лет назад мало кто воспринимал всерьез. И, как оказалось, очень зря.

За те же самые деньги, что и конкуренты, Haval вывел на российский рынок автомобиль, который выглядит вдвое дороже, чем стоит, крупнее соперников на класс и напичкан премиальным функционалом.

Многие скажут, что подобным образом китайские автопроизводители действовали всегда, и это правда. Только если раньше бренды из Поднебесной занимались адаптированным копированием чужих моделей, не особо следя за качеством и техническим уровнем своих поделок, то сегодня это уже полноценное самостоятельное производство, причем с привлечением мировых специалистов. Собственно, новый кроссовер Jolion является продолжением реализации последней концепции. Главный вопрос: насколько удачной?

Впечатления от внешности машины смешанные. С одной стороны, Jolion выглядит привлекательно и, прямо скажем, солидно — однозначно дороже своей стоимости, что точно понравится покупателям. Дизайнеры сделали акцент на передней части, обильно украсив ее хромом и замысловатой оптикой, — узнаваемость стопроцентная. С другой, на этом весь полет фантазии и заканчивается: что сбоку, что с кормы — абсолютно шаблонный мейнстрим, который не выпадет из потока только благодаря нарядным цветам.

Еще одна метаморфоза с размером. Номинально китайский кроссовер заметно крупнее российских бестселлеров вроде «Кашкая», «Каптюра» и «Креты», но рядом с машиной это не особо чувствуется. Разгадка оказалась в «росте»: Jolion низкий — его высота 1574 мм, а это значит, что он меньше практически всех соперников в классе. Кроме того, у Haval обнаружилась еще одна типично китайская особенность с размером, о которой мы еще расскажем.

Haval предлагает для Jolion аж четыре исполнения отделки



Haval Jolion заменил в модельном ряду не столько устаревший внедорожник H5, сколько компакт-кроссовер H2. По габаритам новинка получилась оригинальной: «Джолцион» превосходит всех ценовых соперников по длине и ширине (4472x1841x1574 мм), лишь чуть-чуть не дотягивая до полноценных игроков старшего сегмента вроде Kia Sportage



Одна из «фишек» интерьера, явно подсмотренная у автомобилей JLR (кстати, достойный образец), — шайба «автомата», прозванная в народе «микроволновкой», которая позволила создать «парящую консоль». Под панелью — большой отсек с USB-портами и розеткой на 12 В. На базовой версии с «механикой» такого нет

ные чувства. Цифровая «приборка», представляющая собой черное поле с разбросанными данными, больше дань моде, нежели помощник водителю, — базовый классический аналоговый щиток, конечно, проще, зато гораздо нагляднее. Правда, порадовал полноценный проектор — редчайшая вещь даже в более дорогом сегменте.

Но! Китайцы в погоне за цифровой модой наступили на те же грабли, что и первопроходцы в области внедрения тачскринов. Абсолютно все второстепенные функции Naval зашил в единственный центральный экран, отчего пользоваться многими вещами стало просто неудобно, а в некоторых случаях — откровенно опасно.

Каждый раздел вызывается отдельным меню, о котором, кстати, не всегда можно догадаться. Например, экран климат-контроля выходит сверху, а ездовые режимы нужно вытягивать из-за левой границы дисплея, после чего —

руля по вылету. Следом разочаровали и шикарные на вид кресла. Во-первых, слабовата оказалась «сидушка», которая не держит форму с водителем весом 90 кг. Во-вторых, регулировок не хватает и креслу: микролифт поднимает только заднюю часть сиденья, превращая его в верхнем положении в горку — висающие в воздухе ноги затекают минут через пятнадцать. Никак не регулируется центральный подлокотник, который, опять же, в верхнем положении кресла становится бесполезен. В общем, устроиться за рулем в Jolion не всем будет просто.

Дальнейшее изучение интерьера Jolion вновь вызвало смешан-

салона — беспрецедентный выбор в классе. Причем варианты со светло-коричневой или белой экокожей выглядят почти как в Jaguar или Land Rover. Но, конечно, ключевое слово «выглядят». Нам на тест досталась машина с классическим черным убранством, главной «фишкой» которого можно считать сочетание декоративных фактур: китайцы не стали утруждать себя выбором и украсили Jolion всем сразу —

в салоне можно встретить панели под дерево, карбон, алюминий и хром одновременно.

Однако по факту придраться особо не к чему: отделочная эклектика не бьет в глаза, передняя панель приятна на ощупь, на новой машине ничего не скрипит, да и выглядит все современно.

Первые вопросы начались при посадке. Оказалось, что у современного и богато оснащенного кроссовера нет... регулировки

Огромный центральный экран — главный центр притяжения в салоне. Качество исполнения графики, быстрое действие и функционал — отвал бабки! Картинка с камер кругового обзора с 3D-прорисовкой — что в последней BMW 5 Series. Нет только штатной навигации, которую компенсирует возможность отзеркаливания смартфона





попадать пальцем в необходимые зоны тацскрина. На ходу это делать очень неудобно.

При этом никаких аналоговых дублиров, кроме кнопок на руле, в Jolion нет. Стильная «горячая строка» под экраном тоже сделана сенсорной, и в нее тоже нужно целиться, контролируя активацию.

Что однозначно порадовало в новинке Haval, так это второй ряд. Помните про кузовные особенности, о которых мы говорили вначале? Китай — это же страна удлинённых и растянутых автомобилей, что очень модно в Поднебесной. Так вот, почти вся габаритная длина базы ушла в задний ряд: Jolion можно смело назвать одним из самых просторных пассажирских кроссоверов в классе — человек ростом 180 см может сидеть сзади нога на ногу! Причем еще интереснее тот факт, что для переднеприводных версий Haval убирает тоннель карданного

вала, отчего пол во втором ряду абсолютно ровный. Ну а почти полный набор дополнительных благ — от подлокотника до подогрева «дивана» — окончательно закрепляет за Jolion звание компактной кросс-персоналки. Оценят ли это у нас — вопрос.

Увы, из-за приоритета задних пассажиров багажник у кроссовера Haval получился небольшим: около 360 литров. И это с учетом «докат-

ки» под полом. Высота погрузки тоже немаленькая, да и дополнительных отсеков негусто. Чисто городской вариант.

Для Haval Jolion доступны два разных турбодвигателя 1.5. Переднеприводные версии оснащаются известным еще по Haval H2 143-сильным агрегатом GW4G15K с распределенным впрыском и степенью сжатия 9,3. А вот на полноприводные модификации

Откровенные недостатки «цифровой» эргономики представители марки объясняют, как и многие, направленностью машины на современное поколение, которое к тацскринам привыкло. Однако в России Jolion будет конкурировать с «Кретой», «Каптюром», «Селтосом» и «Кашкаем», у которых куда более возрастная и консервативная аудитория

Стоимость
протестированного автомобиля
Haval Jolion 1.5T 2WD
1 629 000 ₽

ставится уже более современный мотор немного другого объема, с прямым впрыском и степенью сжатия 11,3. Его мощность уже 150 л.с. В паре в том и другом случае идет 7-ступенчатый преселективный «робот», а полный привод подключается через муфту BorgWarner.

Красная машина в версии попроще — только с передними ведущими колесами. У такой к тому же задняя подвеска ползависимого типа, с балкой. Никакого принципиального дискомфорта или особенностей в работе агрегатной пары нет. Haval Jolion плавно трогается, прогнозируемо набирает ход и неплохо подхватывает в середине тахометра. Единственный нюанс: переключения с «Драйва» на «Реверс» и обратно проходят с паузой, характерной для «роботов» прошлых лет.

Что касается активной езды, то лучше сразу перевести машину в спорт-режим, иначе задержки в реакциях станут еще заметнее. Однако в целом нехватки мощности в городском потоке водитель Haval не ощущает.

Куда интереснее оказались ездовые настройки. Было так задумано или это получилось у китайцев случайно, но у Jolion очень острый руль: 2,5 оборота от упора до упора, как у хот-хэтчей.

ХАРАКТЕРИСТИКИ Haval Jolion 1.5T 2WD

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4472х1841х1574
Снаряженная масса, кг	1445
Объем багажника, л	н.д.
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1497
Мощность, л. с. при об/мин	143/5600
Крутящий момент, Нм при об/мин	210/2000
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	185
Средний расход топлива, л	8,1

ОЦЕНКИ

Haval Jolion 1.5T 2WD

ИНТЕРЬЕР	7,28	Интерьер Jolion дорог на вид и современен, с отличным вторым рядом. Однако есть вопросы к эргономике и объему багажника.
Обзор	8	
Эргономика	6	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	9	По ездовым параметрам переднеприводный Jolion — добротный середнячок. Без особых достоинств, но и без провалов.
Багажник	6	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,25	
Динамика	7	
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	8	Средний уровень комфорта подкрепляет беспрецедентный для класса и стоимости уровень оснащения.
КОМФОРТ	8	
Акустический	7	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	10	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА
		7,51

Haval Jolion порадовал комплектом современных и нормально работающих ассистентов водителя, среди которых — полноценное удержание в полосе, контроль «мертвых зон», считывание знаков, автопарковщик и даже активный «круиз». Уровень оснащения — это то, за что многие и любят китайские автомобили

При этом очень лояльно настроена система стабилизации, так что кроссовер склонен к азарту, кайф от которого портит неинформативный усилитель: «баранка» во всем диапазоне скоростей очень легкая, да еще и реагирует на резкие отклонения с микропаузой.

Подвеска Haval плотная, но небольшие удары держала достойно, правда, периодически потряхивало на стыках и выбоинах. Что касается внедорожных дисциплин, то с передним приводом рассчитывать особо не на что: не самый большой клиренс в 190 мм, отсутствие на кузове защиты и легковые хода подвесок. В настройках есть



режим «Снег» для более плавных реакций и помощник спуска с горы. Доплата за четыре ведущих колеса немаленькая — 120 тыс. рублей. Напомним, в комплекте покупатель получит чуть более мощный и современный двигатель, а также полностью независимую подвеску.

Каков итог?

Новый Jolion, до того, как мы сели за его руль, представлялся нам реальной угрозой всем конкурентам на российском рынке в диапазоне до 1,5 млн рублей.

И можно говорить о том, что свой кусок рыночного пирога он таки откусит. Кроссовер крайне удачный в раскладке на потраченный рубль, но, как ни крути, со списком нюансов.

Главный из них — чрезмерная увлеченность китайцев «гадже-тизацией», которая отрицательно сказалась на эргономике. Сюда же плюсуем неоптимальную посадку за рулем. Дачникам и путешественникам точно не хватит возможностей багажника, а искушенным

водителям — ездовых параметров.

Идеальный клиент Haval Jolion, главными достоинствами которого являются уровень цифровизации и очень просторный салон, — современный молодой горожанин с большой семьей. Для российских реалий — взаимоисключающие тренды. Однако пока Haval будет держать обозначенную цену, она перекроет многие вопросы.



ЯПОНСКИЕ ТРАДИЦИИ

ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

WWW.JIKIU.COM

7000 ДЕТАЛЕЙ ЯПОНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ЗДЕСЬ

Opel Crossland



Что немцу
хорошо,
то русскому
не понять



Вадим Аскаров

Кто бы что ни говорил, но российский авторынок относительно молод и у него еще не выработались устойчивые традиции. Поэтому автопроизводители не перестают экспериментировать с нашим потребителем. Вот и вернувшийся к россиянам бренд Opel решил реализовывать в России весьма специфическую для нашего глаза модель, которая вроде как является наследником компакт-вэна Meriva, но в то же время позиционируется как кроссовер. Посмотрим, имеет ли право на жизнь такое развитие модели в угоду модным трендам.

новой, но простой и понятной платформе EMP2. Она же лежит в основе продающегося у нас Citroen C3 Aircross. Собственно, и производятся машины на одном конвейере в Испании.

Однако не стоит думать, что из немецкого в этом автомобиле только значок. Французы решили не обижать любителей немецкого автопрома и прежде всего самих немцев, а потому дизайн экстерьера и интерьера, а также многие фирменные «фишки» «Опеля» создавались на родине бренда. Например, у Crossland узнаваемое «лицо» Vizor, напоминающее забрало мотоциклетного шлема.

Meriva ушла из гаммы «Опеля» не только в России. Причины всем известны: повальная мода на кроссоверы даже в странах Западной Европы, где вроде как показная внедорожность не нужна. У нас же в этом классе продается минимум по 130 тыс. новых машин в год. Так что неудивительно, что наряду с кроссовером Grandland X

«Опель», входящий в новоиспеченный концерн Stellantis, планирует побороться за отечественного потребителя еще с одной схожей по концепции моделью.

Напомним, что Meriva создавалась, когда еще немецкий авто-

гигант принадлежал американцам из GM. А вот Crossland — продукт уже тесного взаимодействия немецкого бренда и французов из Peugeot-Citroen. Инженеры не стали изобретать велосипед и построили новинку на не самой

Как подчеркнуть «кроссоверность» машины, если внешне об этом ничего не напоминает? На помощь всегда придет обвес по кругу из некрашеного пластика





В топовой комплектации Opel Crossland предлагает проекционный дисплей — правда, простенький, с выдвижным стеклом, который уже кажется устаревшим

В топовой комплектации кроссовер оснащается мультимедийной системой с 8-дюймовым экраном и встроенной навигацией. Отдельно стоит отметить, что автомобиль оснащен функцией считывания дорожных знаков, но она будет доступна только в следующем году, так как ее все еще пытаются совместить с нашей системой ЭРА-ГЛОНАСС



Корма, наоборот, заимствует элементы дизайна у неоклассического компакта Opel Adam. Так что в целом кроссовер получается достаточно самобытным, особенно если подобрать ему подходящий цвет.

Crossland относится к тому редкому виду автомобилей, восприятие

которых очень сильно зависит от выбора оттенка. В темных и серых тонах машина теряется, полностью растворяясь в окружающей действительности. А вот оранжевый или красный кроссовер Opel становится украшением транспортного потока, подчеркивая стилистические решения художников.

Конечно, не обошли Opel стороной и современные электронные системы помощи водителю; есть и система экстренного торможения, и удержания в полосе, и автоматической парковки. Жаль, почему-то среди опций не оказалось активного круиз-контроля

Салон возвращает нас в старые добрые времена, когда Opel был в России одним из самых популярных автомобилей. Вся приборная панель практически полностью сделана в стилистике хорошо знакомой нам Opel Astra J, вышедшей на рынок больше десяти лет назад. Но к недостаткам это отнести не получится — во-первых, потому что убранство практически

Opel Crossland доброжелательно относится к любителям гаджетов: в салоне есть и беспроводная подзарядка, и традиционный разъем на 12 В, и набор USB-портов



лишено эргономических просчетов, во-вторых, оно вызывает приятную ностальгию по временам, когда добротная немецкая иномарка стоила 600–700 тыс. рублей и на нее была полугодовая очередь. В общем, поклонникам бренда за рулем Crossland все будет привычно и понятно.

Что касается посадки за рулем, то Opel, например, давно работает с ассоциацией ортопедов AGR, совместно с которыми создаются сиденья. Так что ожидаемо никаких проблем с размещением в Crossland не наблюдалось — к диапазонам регулировок и профилю кресел придраться не вышло, а долгие перегоны практически





не вызвали физической усталости. Нюанс один — подлокотник здесь сугубо для водителя-эгоиста: две руки на нем не помещаются.

Задний «диван» не сильно уступает передним креслам по комфорту, но предъявляет свои требования к росту пассажиров и почему-то обделен дополнительными благами: есть только розетка на 12 В. Благодаря движущемуся вперед-назад «дивану» места для ног хватит практически любому человеку, но вот головы высоких седоков упрутся в потолок. Особенно это заметно на моделях с шикарной панорамной крышей: за вид на небо придется поплатиться лишними сантиметрами пространства над головой.

В движение Opel Crossland приводит знакомый по тому же Citroen C3 Aircross трехцилиндровый турбодвигатель объемом 1,2 литра,

который выдает 110 л.с. В принципе, этими характеристиками кроссовер уже дает понять, для какой локации он предназначен в первую очередь, — для города. Разгон до «сотни» за 11 секунд достаточен, чтобы уверенно чувствовать себя в плотном потоке мегаполиса, но вот на трассе обгоны даются «Опелю» тяжеловато.

Попытки, что называется, дать «газ в пол» приводят автомобиль в небольшое замешательство, после которого он пару секунд собирается с мыслями, прежде чем сообщить двигателю, что пора бы включиться на полную катушку. При этом маленький моторчик, выкручиваясь в звон, активно потребляет «95-й» бензин, так что даже при размеренной езде расхода меньше 8 литров на 100 км не ждите.

Интересно, что «автомат»

Opel Crossland почему-то лишен спортивного режима, который, например, присутствует у французов. С ним тот же Citroen C3 Aircross заметно оживает.

Обратиться к сравнению с соплатформенными моделями заставляют и настройки подвески Crossland. Дело в том, что практически идентичный Citroen C3 Aircross имеет гораздо более мягкую подвеску и гораздо приятнее проглатывает стыки и неровности.

Opel же очень четко и подробно рассказывает водителю о том, какого качества каждый пройденный метр. Задние пассажиры и вовсе рискуют после брусчатки лишиться пары пломб. Представители Opel не стали скрывать и прямо сказали, что настройки кроссовера, что называется, сугубо европейские и для европейских дорог — никакой адаптации они не проходили.

Отчасти здесь есть и некий маркетинговый аспект. Если «фран-



Подарок от французов — система Intelli Grip, которая заведует выбором режимов движения. В зависимости от покрытия электроника помогает переднему приводу эффективнее преодолевать нестабильные поверхности. Лучше чем ничего, но все ведущие колеса она, конечно, заменить не в силах



Багажник сделан по-европейски: здесь и крючки, и крепления для грузов, и «докатка» вместо полноценной запаски. Объем 520 литров — весьма лукавая цифра. Его можно достичь, только полностью пододвинув задний «диван» к передним креслам, но тогда пассажир на задний ряд не сядет даже теоретически

ХАРАКТЕРИСТИКИ Opel Crossland

Технические характеристики	
Длина х ширина х высота, мм	4217х1765х1605
Снаряженная масса, кг	1263
Объем багажника, л	520
Клиренс, мм	165
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1199
Мощность, л. с. при об/мин	110/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	205/1500
Трансмиссия	6-ступенчатая, автоматическая
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	187
Средний расход топлива, л	6,2



цузы» позиционируются больше как комфортные автомобили, то немцы предпочитают делать упор на драйверский характер своей продукции. И здесь они точно поработали на славу: за дорогу Crossland держится отлично, четко прописывая любые виражи. Жаль только, что возможности шасси не может поддержать 1,2-литровый моторчик.

Каков итог?

Opel Crossland точно понравится тем, кто за время локдауна соскучился по старушке Европе, поскольку новый кроссовер впитал в себя все автоценности Старого Света. Стильный экстерьер, продуманный качественный салон, новомодный экодвигатель, рулежное шасси и, конечно, родная европейская сборка.

Но, увы, за время отсутствия марки в России предпочтения отечественных покупателей окончательно перешли в плоскость «максимум автомобиля за минимум денег». А это значит, что локализованные конкуренты за ту же стоимость предлагают минимум 2,0-литровые двигатели, полный привод и куда большие размеры.

Фактически подобный расклад на рынке отправляет Opel Crossland стоимостью около 2 млн рублей ту да же, куда и Citroen C3 Aircross, — к аудитории преданных фанатов или оригиналов, не желающих сливаться с потоком, поскольку иначе как иррациональной любовью и привязанностью оправдать покупку Crossland невозможно.



Стоимость
протестированного автомобиля

Opel Crossland
2 294 000 ₽

ОЦЕНКИ Opel Crossland		
ИНТЕРЬЕР	7,57	Несмотря на то что стилистике интерьера уже много лет, он все еще смотрится актуально. Да и материалы отделки приятны на ощупь.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,0	Автомобиль заточен под неспешную езду по городу, хотя потенциала шасси явно хватило бы и для активной езды.
Динамика	7	
Управляемость	9	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
КОМФОРТ	7,66	Опциональный состав позволяет собрать весьма насыщенную оборудованную машину даже по меркам этого не дешевого класса.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,74	Настоящий «европеец», но нужный только фанатам марки.



LUZAR представил расширительные клапаны кондиционера

Компания LUZAR объявила о выпуске новых деталей автомобильной системы кондиционирования воздуха — расширительных клапанов кондиционера.

Новые клапаны, сообщает пресс-служба компании, предназначены для таких автомобилей, как Mitsubishi Pajero IV (06–), Chevrolet Aveo T300 (11–), Opel Mokka (13–), Kia Optima IV (15–), Volvo XC60 (08–) и XC70 (07–), Land Rover Freelander II (11–), Toyota LC Prado 120 (02–), Nissan Juke (10–), SsangYong Kyron/Actyon (05–), Suzuki Grand Vitara (05–).

Диапазон цен на новинки — от 1395 рублей за модель LTRV 1054 для Volvo и Land Rover до 4380 рублей за клапан LTRV 1189 для Mitsubishi Pajero IV.

Расширительный клапан кондиционера (ТРВ) представляет собой дроссель переменного сечения. Устанавливается деталь после фильтра осушителя и находится во впускном патрубке. Клапан понижает давление хладагента настолько, чтобы при прохождении через испаритель обеспечить его испарение и интенсивный теплообмен.

Калиброванное отверстие понижает подачу входящей в клапан жидкости. Фреон, поступающий из фильтра осушителя — ресивера, представляет собой жидкость, после прохождения ТРВ-клапана — пар ■



Green Filter начал выпускать фильтры для АКП

Компания Carberry GmbH объявила о предстоящем расширении ассортимента запчастей, выпускаемых под маркой Green Filter, за счет новой товарной группы: фильтров для автоматических коробок передач.

В ближайшее время, как сообщает пресс-служба компании, на российском рынке будут доступны около 50 артикулов подобных фильтров.

В фильтрах для АКП марки Green Filter, по заявлению производителя, используются современные многослойные композитные материалы — для достижения максимального фильтрующего эффекта.

Размеры готовых изделий полностью соответствуют OE-качеству и спецификациям автопроизводителей. Большинство фильтров АКП марки Green Filter поставляется в комплекте с необходимыми для их замены прокладками.

Продукция, выпускаемая под торговой маркой Green Filter, проходит многоступенчатый контроль качества на каждом этапе производства, все заводы компании сертифицированы по системе ISO/TS16949:2009. На запчасти бренда распространяется безусловная годовая гарантия с моменты покупки ■



Trialli выпустил новые ступицы для иномарок

Компания Trialli объявила о расширении фирменного ассортимента компонентов в товарной группе «Ступицы».

Как сообщает пресс-служба компании, новые ступицы Trialli предназначены для машин ряда европейских и азиатских марок.

Среди автомобилей, к которым подходят новинки, производитель называет Chevrolet Aveo (11–), Volvo S40 (04–) / V50 (04–), Ford Mondeo (14–), Mitsubishi Pajero (06–), Nissan Qashqai (14–) и X-Trail (13–), Toyota Camry (11–), Honda Accord (03–), Fiat Albea (96–), Honda Civic (12–), Suzuki SX4 (06–).

В розницу новые ступицы Trialli стоят от 930 рублей за модель MR1604 для Fiat Albea до 4120 рублей за модель MR1180 для Mitsubishi Pajero ■



Brembo расширила линейку деталей тормозной системы

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

Как сообщает пресс-служба итальянской компании, линейку автокомпонентов марки Brembo пополнили детали, предназначенные для ряда популярных автомобилей европейских и японских марок.

В частности, тормозные диски с номером 09. D423.11 предназначены для установки на переднюю ось кроссовера Audi Q5 Sportback 2020 модельного года. Диски с номером 09. D942.11 (для задней оси) адресованы, в свою очередь, владельцам пикапов Mercedes-Benz X-Class 2017 м.г.

Линейку запчастей Brembo пополнили также тормозные колодки для дисковых тормозов. Детали с номером P 50 146 предназначены для кроссовера Mercedes-Benz GLA 2020 модельного года, колодки с номером P 54 062 — для задней оси кроссовера Mitsubishi Eclipse Cross 2017 м.г. ■



редактор рубрики
Роман Зубко

TMI Tatsumi представил новую товарную группу

Линейка автозапчастей и компонентов марки TMI Tatsumi, доступных на российском рынке, расширилась за счет новой товарной группы: «Автокрепёж и клипсы».

По своим характеристикам и качеству, как сообщает пресс-служба бренда, крепежные элементы TMI Tatsumi не уступают оригинальным деталям и «легко могут их собой заменить». Автокрепёж и клипсы марки доступны на рынке в компактной упаковке по 10 штук.

Ассортимент автокомпонентов TMI Tatsumi насчитывает в настоящее время более 12 000 артикулов; за счет появления новой товарной группы он пополнится еще более чем 450 позициями.

Автомобильные клипсы, как уточняют в TMI Tatsumi, являются весьма востребованными крепежными элементами, используемыми для фиксации внутренних и внешних деталей автомобиля. В частности, ими можно зафиксировать пластиковые детали салона автомобиля, декоративные и конструктивные элементы кузова, жгуты проводки, патрубки, вентиляционные каналы, бензопровод и прочие детали.

Новый автомобиль оснащается оригинальными крепежными элементами от производителя, однако со временем они могут вылететь, потеряться или лишиться эластичности, стать хрупкими при демонтаже — в таких случаях требуется их замена. Запасной комплект крепежных элементов желательно иметь под рукой среди инструментов в наборе автомобилиста.

Продукция TMI Tatsumi, как сообщает пресс-служба бренда, сертифицирована в соответствии с требованиями рынков, на которых она распространяется. Все действующие заводы компании сертифицированы по стандарту ISO/TS16949:2009. На всю продукцию бренда распространяется безусловная гарантия в течение 24 месяцев с момента покупки ■



Zekkert выпустил новые гофры глушителя

Компания Zekkert объявила о расширении фирменного ассортимента гофр глушителя.

В линейку, как сообщает пресс-служба компании, добавлен 21 новый артикул; новые детали предназначены для популярных отечественных автомобилей и иномарок.

В фирменном ассортименте появились также гофры нового типа «кольчуга». Гофры подобной конструкции имеют три слоя. Внешний представляет собой плетеную из нержавеющей проволоки кольчугу; средний слой — гофрированная труба из нержавеющей стали, внутренний — сборный эластичный металлический рукав.

Конструкция типа «кольчуга», как отмечают в Zekkert, объединяет все достоинства гофр типа Interlock и Innerbraid: долгий срок эксплуатации и высокую подвижность во всех плоскостях, в том числе на скручивание.

Гофры подобного типа подходят для установки на автомобили как с продольным, так и с поперечным расположением двигателя на любом удалении от выпускного коллектора ■



StartVOLT расширил линейку генераторов

Компания StartVOLT объявила о начале поставок новых генераторов и комплектующих к ним для популярных в России автомобилей отечественных и зарубежных марок.

Новые генераторы StartVOLT, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для таких автомобилей, как Hyundai H-100/Porter-2 (12–) 2.5D, Solaris II (17–); Kia Rio (17–) 1.4i; Hyundai Creta (17–) 2.0i, ix35 (10–); Kia Sportage III (10–) 2.0i/2.4i; Nissan Almera Classic (06–) (7PK) 1.6i; Mitsubishi Lancer IX (03–) 1.6i, Lancer IX (00–) 1.6i; Renault Duster 4x4 (12–) 2.0i; Lada Vesta (15–), XRAY (15–) 1.6i; Skoda Octavia A5 (04–), Fabia II (07–) 1.4i; Great Wall Hover H3 (10–), H5 (10–) 2.0i/2.4i; Skoda Octavia II (04–), Octavia I (00–) 1.6i.

Диапазон розничных цен на новинки — от 8910 рублей за модель LG 3002 для Great Wall Hover H3/H5 до 20350 рублей за генератор LG 0905 для Renault Duster.

Генераторы StartVOLT, как заявляет производитель, полностью идентичны оригинальным по габаритным размерам и выходным характеристикам. Все изделия проходят двойной выходной контроль на специализированном стенде проверки D&V.

На генераторы марки распространяется гарантия сроком два года с момента продажи ■



Nisshinbo представил новые колодки для японских автомобилей

Бренд Nisshinbo представил новую номенклатуру тормозных колодок для японских кроссоверов, седанов и электромобилей.

Речь идет о запчастях для нескольких моделей Mitsubishi, Toyota, Subaru и Nissan 2017–2019 годов выпуска. В частности, бренд вывел на рынок тормозные колодки для Mitsubishi Eclipse Cross, Toyota RAV 4, Subaru Forester, Subaru XV, Toyota Corolla и Toyota Camry, а также электромобиля Nissan Leaf ZE1. Подразумеваются машины тех годов выпуска, для которых либо заканчивается, либо недавно закончилась заводская гарантия.

Все колодки, как заявляет производитель, по своим характеристикам отвечают самым высоким стандартам качества и сопоставимы с оригинальными комплектующими. Тормозные колодки Nisshinbo изготавливаются с применением безасбестовых фрикционных смесей NAO последнего поколения. В их составе отсутствуют стальные волокна.

Для эффективного шумоподавления в колодках предусмотрены диагональный паз и J-фаска. Диагональный паз на поверхности необходим для предотвращения растрескивания при нагреве во время торможения, а также для эффективной борьбы с вибрациями. J-образные скосы по краям фрикционной накладки снижают интенсивность скрипов во время приработки новых колодок и на протяжении всего срока их эксплуатации. Новые позиции уже доступны для заказа в каталоге Nisshinbo Brakebook ■



Frenkit выпустил новые компоненты тормозной системы

Компания Frenkit объявила о выпуске двух новых категорий товаров для тормозных систем.

В ближайшее время, как сообщает пресс-служба компании, на рынок выйдет Superkit — специальный набор, включающий все детали, необходимые для ремонта тормозного суппорта.

В Superkit входят ремкомплект суппорта, поршни, направляющие, набор для прокачки штуцеров, смазки для суппорта и направляющих. Для ремонта, как заявляют в компании, теперь необходим лишь один ремкомплект; автолюбителям проще будет идентифицировать необходимые запасные части.

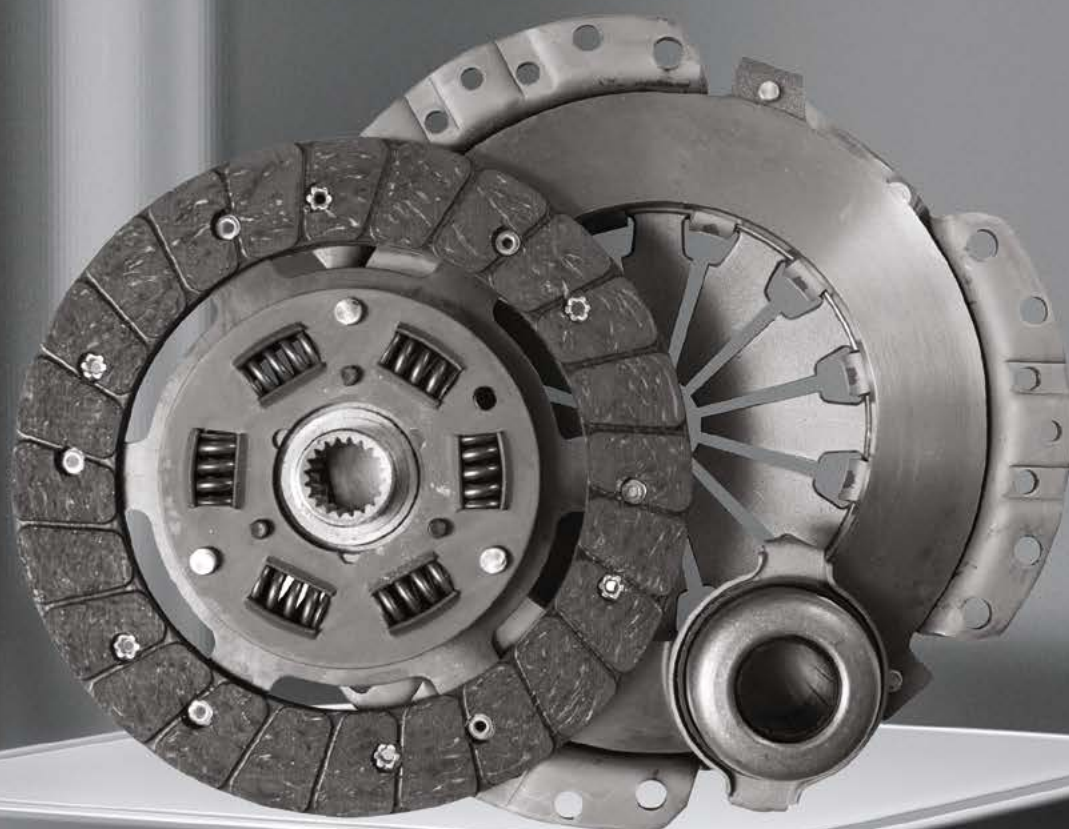
Superkit уже представлен на сайте компании — пользователи могут определить продукты, доступные для их автомобиля, и детали, входящие в каждый набор.

Каталог Frenkit пополнился также блоками EPB — электромеханического привода стояночного тормоза. Компоненты доступны для самых популярных моделей Ford, Volvo и Volkswagen Group.

Материал изделий идентичен оригинальному; корпус изготовлен из пластика с покрытием из стекловолокна, которое обеспечивает надежное уплотнение, предотвращающее повреждения при попадании воды, пыли или грязи. В комплект входит блок EPB и винты, необходимые для его установки ■



КАЧЕСТВО ГАРАНТИРОВАННО



5 YEAR
GUARANTEE
AGAINST
DEFECTS

IN MATERIAL AND WORKMANSHIP
В МАТЕРИАЛЕ И РАБОТЕ



THE RELIABLE PART

Гарантированное качество от NK

За более детальной Информацией
и Месте ее приобретения Заходите:

nk-autoparts.com



Вадим Аскаров

ТЕСТ ШИН Michelin Primacy 4



Ставим
премиальные
покрышки
на «бюджетник»

Когда речь заходит о безопасности, комфорте и управляемости автомобиля, большинство водителей сразу думают о подвеске, тормозах или рулевой системе, забывая о том, что немалый вклад во все эти параметры вносят шины. Немного толку будет, если, например, на серьезный внедорожник установить асфальтовую резину или «обуть» мощный спорткар в бюджетные покрышки. Однако когда речь заходит о бюджетных легковушках, часто можно встретить на них откровенно дешевую шинную продукцию, которая «ездит — и ладно». Журнал «Движок» решил выяснить, что произойдет с управляемостью и комфортом популярного «бюджетника», если на него поставить шины Michelin топ-серии Primacy 4.

Несмотря на то что в последнее время рынок шин значительно увеличился за счет новых брендов, самыми авторитетными производителями из года в год остаются мировые гиганты, одним из которых, без сомнения, является Michelin. А чтобы не было вопросов, почему продукция этого производителя имеет в мире шин



премиальный статус, напомним, что перед летним сезоном 2021 года шины Primacy 4 получили омологации для брендов Volvo, BMW, Audi и Mercedes-Benz.

При этом указанная модель шин доступна в России в 50 типоразмерах с посадочным диаметром от 15 до 20 дюймов, что делает ее актуальной не только для премиума, но и для большинства машин класса B/B+. Собственно, для того чтобы оценить достоинства этих шин, мы и взяли автомобиль именно из этой категории — новенький Volkswagen Polo Liftback.

Несмотря на то что модель была представлена публике на Франкфуртском автосалоне в 2017 году, она все еще является одной из главных моделей бренда. В самой французской компании Primacy 4 именуется не просто летними шинами, а всесезонно-летними.



Разработка Primacy 4 велась на протяжении трех лет. Модель создавалась с прицелом на высокий уровень сцепных свойств на мокром покрытии, причем производитель заявлял, что шины сохраняют свои ходовые качества даже при износе протектора до минимально разрешенной остаточной глубины 1,6 мм. Собственно, поэтому официальный слоган модели — «Безопасность вопреки износу».

Заявленная эффективность новинки подтверждалась независимыми тестами TUV SUV и DEKRA. В частности, испытания показали, что на изношенных по-

крышках Primacy 4 тормозной путь автомобиля в среднем на 2,8 метра короче, чем у машины, «обутой» в шины аналогичного класса других брендов.

Таких показателей французским шинникам удалось достичь, во-первых, за счет резиновой смеси, в состав которой вошли эластомеры нового поколения, а во-вторых, благодаря измененным продольным канавкам, которым придали не классическую трапецевидную, а прямоугольную форму. Как заявляли в Michelin, такие канавки способны отводить из пятна контакта больше воды, чем протектор традиционной

формы, при значительном износе шины.

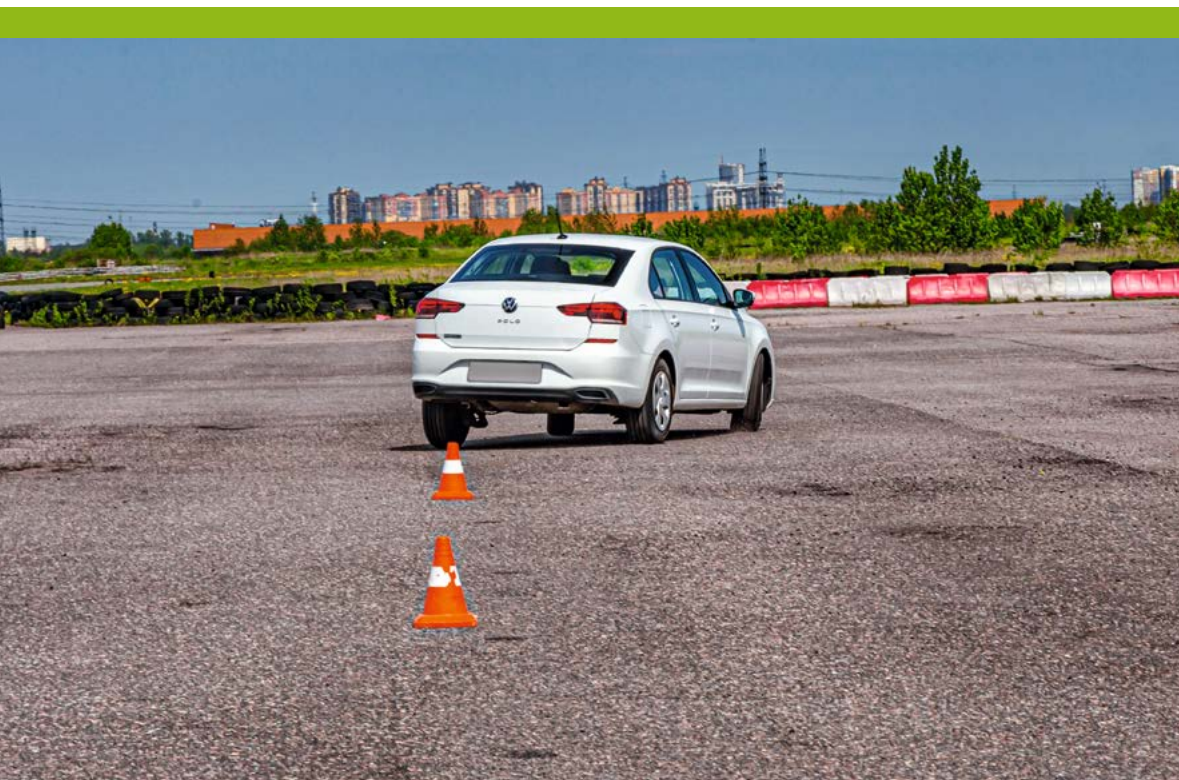
Не стоит забывать еще один важный момент: шины Michelin Primacy 4 сделаны в России. Однако в их качестве можно не сомневаться: огромное количество продукции предприятия идет на продажу в Европу, а на самом заводе применяются самые передовые технологии, в чем мы лично убедились, посетив производство в Давыдово Московской области.

Однако на бумаге все всегда выглядит отлично, поэтому перейдем к практической части и посмотрим, как поведут себя Michelin Primacy 4 в реальных условиях эксплуатации.

Для этого мы накатали километры не только по дорогам общего пользования, но и традиционно отправили машину на автодром «Санкт-Петербург», где подвергли шины комплексу серьезных испытаний. И пусть оценка работы резины субъективная, авторская и безынструментальная, проверка в предельных режимах на треке все равно дает гораздо большее представление о шинах, нежели езда по «гражданским» дорогам.

Стандартное упражнение «змейка» сразу показало, почему на подобные автомобили ставятся более простые и дешевые покрышки. Как ни старался пилот быстро крутить рулем и проезжать мимо конусов на максимальной скорости, шины так и не издали ни звука даже в предельных виражах. Чувствуется большой запас, с которым работает резина, причем

Износ шин Michelin легко определить за счет дополнительных элементов протектора





это мы говорим об одном из самых управляемых автомобилей в своем классе.

Примерно так же выглядела попытка найти предельные боковые перегрузки для Michelin Primacy 4. В борьбе с центробежной силой, ускоряясь на маленьком кольце, французские покрышки держали лифтбокс на траектории четко и жестко, хотя пилот в этот момент отчаянно пытался не слететь на пассажирское кресло.

Кроме того, уже вокруг гоночной трассы нашлись также дорожки с асфальтом, который точно не претендует на звание нового. На них резина отметилась разницей в звуковом сопровождении в зависимости от покрытия. Как и полагается европейским шинам, на ровном асфальте оно было тихим и незаметным — боль-

ше шума на скорости издавала аэродинамика зеркал.

С анализом прохождения ям все не так однозначно. Все-таки новый Polo, который изначально является чешской моделью Skoda Rapid, разработанной в Европе и для Европы, даже с учетом адаптации для России всеядностью подвески не отличается. Однако и в таких условиях удалось ощутить преимущества премиум-покрышек. Несмотря на отчетливую реакцию подвески на яму, традиционно достаточно мягкие шины Michelin сглаживают довольно большой процент удара. Да и в целом шины позволяют держать уверенную скорость на плохой дороге или грунтовке, не опасаясь за диски или подвеску. Так что термином «вседорожная» Michelin наградил Primacy 4 вполне заслуженно.

Еще лучше ситуация обстоит с высокими скоростями. Во-первых, Volkswagen просто отлично стоит на дуге, причем если асфальт хороший, то шины работают мягонько и тихо независимо от скорости.

Каков итог?

Тестовые шины Michelin Primacy 4 размерности 195/65 R15 в розничной продаже стоят в среднем 22 тыс. рублей за комплект. При средней цене нового автомобиля уровня Volkswagen Polo в диапазоне 800–1200 тыс. рублей эта сумма составляет 1,5–3% от стоимости. Так что если изначально идея замены дешевой резины «бюджетника» на шины из топовой линейки казалась нам сомнительной, то исход теста изменил наше мнение по нескольким

причинам. Во-первых, очевидна разница в управлении, особенно на автомобиле с настроенным шасси. Во-вторых, заметно повысился коэффициент «зацепа», благодаря чему улучшилась безопасность. Ну и в-третьих, машина прибавила в ездовом и акустическом комфорте, что для недорогой модели заметный апгрейд.

В целом мы в очередной раз убедились, что покупка дорогих шин, особенно на фоне нынешней стоимости новых автомобилей, — разумное вложение денег даже с поправкой на класс машины. Преимущества, которые они дают, за время эксплуатации с лихвой окупаются улучшенными характеристиками.



После многочасового теста на автодроме мы всегда оцениваем степень износа шины, поскольку экстремальные нагрузки так или иначе сказываются на верхнем слое протектора. Учитывая великолепную цепкость шины при ее комфорте на разных скоростях и типах асфальта, некоторую рябь протектора можно считать нормой. Шины наверняка не станут рекордсменами по износостойкости, но как минимум гарантируют сохранение своих характеристик





Ваша ОСНОВА Надежного Движения

БЕЗОПАСНОСТЬ НАЧИНАЕТСЯ С ЗАПЧАСТЕЙ

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ



ctr.co.ru

Bosch: «Электромобилям тоже нужны хорошие тормоза»



Тормоза — один из важнейших узлов любого транспортного средства. И хотя базовый принцип их работы — превращение кинетической энергии в тепловую с помощью трения различных деталей — за прошедшие 150 лет не изменился, конструкция тормозных систем непрерывно улучшалась и к концу XX века достигла пика своего развития. Вместе с компанией Bosch выясняем, как эволюционировали автомобильные тормоза и что изменилось с приходом электромобилей.

Ранние тормозные системы были простейшими механизмами, которые прижимали кожаные накладки или деревянные бруски прямо к колесам машины или притягивали ремнем одну из осей. Затем, в 1900 году, появились более совершенные тормозные барабаны, причем в недорогих автомобилях и мотоциклах эта конструкция используется до сих пор. Однако в 1960-х годах прошлого века на смену барабанным тормозам пришли еще более эффективные дисковые. К концу прошлого столетия эти тормозные системы обзавелись композитными дисками, датчиками износа

и антиблокировочными системами и, пожалуй, достигли максимума технологичности.

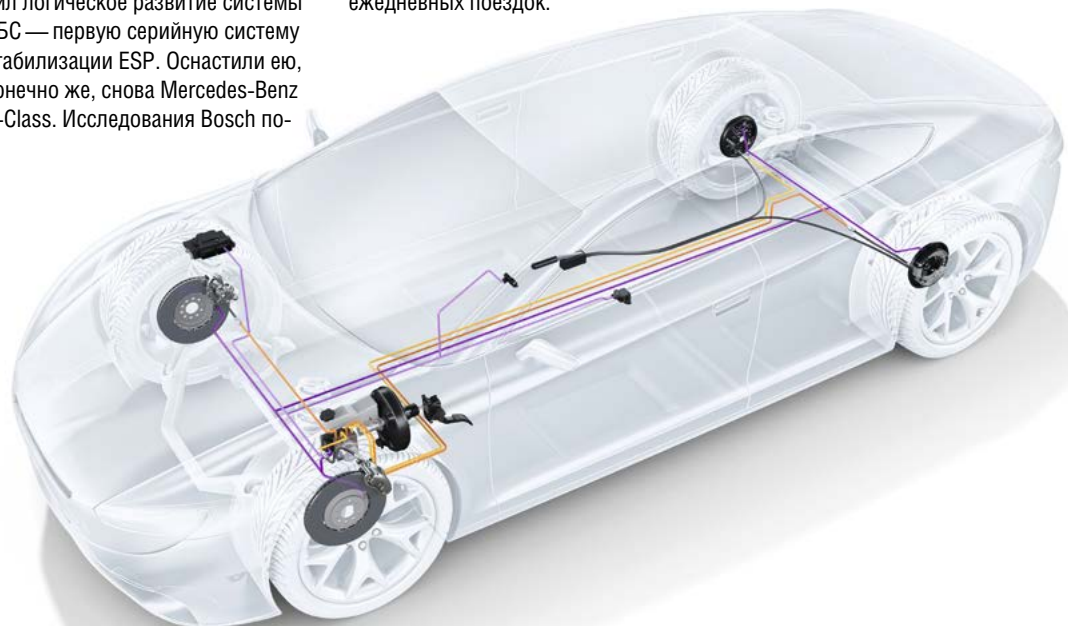
Про АБС нужно сказать отдельно, ведь именно концерн Bosch представил первую серийную антиблокировочную систему тормозов. В 1978 году ею начал оснащаться представительский седан Mercedes-Benz S-Class (W116). Через 10 лет АБС появилась и на двухколесной технике — на мотоцикле другого немецкого производителя BMW K100. В 1995 году Bosch представил логическое развитие системы АБС — первую серийную систему стабилизации ESP. Оснастили ею, конечно же, снова Mercedes-Benz S-Class. Исследования Bosch по-

казывают, что за последние 25 лет в одной только Европе системы стабилизации спасли около 15 тыс. жизней, а также предотвратили почти полмиллиона несчастных случаев с травмами.

Переоценить значение современных систем безопасности в совокупности с эффективными тормозами крайне сложно. И производители, и владельцы транспортных средств прекрасно понимают, что от этих компонентов зависят не только безопасность и здоровье, но и комфорт ежедневных поездок.

Что изменилось с появлением электромобилей?

Как отмечают в Bosch, электромобили предъявляют более высокие требования к тормозным системам, чем традиционные транспортные средства. Во-первых, их тормоза сложнее настроить, так как к обычному «фрикционному» торможению зачастую добавляется рекуперативное, пополняющее заряд батареи. Во-вторых, электромобили в среднем весят на 25–30% больше, чем автомобили с ДВС





того же класса, поэтому на равной скорости обладают пропорционально большей кинетической энергией. Проще говоря, тормоза машин на электротяге совершают больше работы. И конечно, неприятный скрип колодок в тихом электромобиле будет раздражать водителя и пассажиров, скорее всего, сильнее, чем в автомобиле с традиционным двигателем внутреннего сгорания.

Под капотом электромобиля привычных взгляду узлов и агрегатов нет, но, заглянув между спиц колесных дисков, можно обнаружить проверенные временем дисковые тормоза. Правда, диски эти — зачастую увеличенного размера и толщины. Концерн Bosch, постоянно изучая тенденции рынка и изменения в мировом автопарке, пополняет свое портфолио, предлагая решения в том числе и для дисковых тормозов электрического автотранспорта. На сегодняшний день ассортимент, например, дисковых колодок охватывает почти весь европейский парк электромобилей и постоянно пополняется новыми артикулами. Ассортимент Bosch является универсальным; предлагаемые концерном детали по своим эксплуатационным характеристикам подходят как для электрических, так и для обычных автомобилей, что существенно упрощает подбор артикулов и экономит место на складах дистрибьюторов.

Усложнение электронных систем безопасности привело к повышению требований к тормозной жидкости. На скорость и точность срабатывания АБС и системы стабилизации влияет даже незначительное изменение вязкости

жидкости или образование в ней пузырьков пара. Компания Bosch как разработчик первых систем ABS/ESP и их ведущий мировой поставщик в ответ на ужесточение вышеуказанных требований разработала новые виды тормозных жидкостей ENV4 и ENV6. Их основной отличительной особенностью является сочетание пониженной вязкости с более высокой температурой кипения и высокой смазывающей способностью по сравнению с аналогами стандартов DOT. Кроме того, интервал замены ENV6 составляет три года — на год больше, чем у стандартных жидкостей. Так что применение современных тормозных жидкостей оправдано не только с точки зрения их характеристик, но и с точки зрения экономии.

Обслуживание тормозной системы

Проверять состояние тормозов удобнее всего во время сезонной замены шин. Когда колесо снято, легче всего оценить состояние тормозных колодок и дисков. Допустимой остаточной толщиной фрикционного слоя колодок считается величина не менее 3,5 мм. Владельцам автомобилей с датчиками износа колодок немного проще — они могут

отслеживать состояние тормозов, не выходя из машины. Хотя встречаются и простые механические датчики — металлические пластины, которые по мере износа фрикционного слоя начинают тереться о тормозной диск и издавать характерный скрип. Круговые борозды на тормозном диске и по-



явление металлической стружки на нем также говорят о том, что колодки износились. Да и сам диск с такими повреждениями работает недостаточно эффективно и нуждается в замене на новый — это всегда более надежный и безопасный вариант по сравнению с проточкой.

Главный же признак, на который стоит обращать внимание, — это поведение самой машины. Если тормозной путь становится больше, педаль тормоза увеличивает ход, при торможении

ощущается заметная вибрация или автомобиль уходит в сторону — значит, пора на СТО.

Помимо тормозной жидкости, чаще всего приходится менять колодки: их жизненный цикл в два-три раза короче, чем у тормозных дисков. Кроме того, быстрее изнашиваются детали передней оси, ведь основная нагрузка приходится именно на передние колеса. Как тормозные колодки, так и тормозные диски, расположенные спереди, служат примерно в три раза меньше, чем эти же детали на задних колесах. Независимо от того, что подлежит замене — диски или колодки, — меняются эти детали непременно на всей оси, в паре.

В целом последовательность действий при обслуживании тормозов электромобилей не будет отличаться от классического обслуживания тормозов:

- автомобиль следует поднять домкратом, обязательно убедившись в устойчивости и безопасности;
 - снять колесо;
 - при помощи плоской отвертки вдавить поршень суппорта;
 - снять прижимную пружину, с помощью которой в суппорте удерживается тормозная колодка;
 - освободить суппорт от удерживающих его болтов и поднять над тормозным диском (при этом важно не повредить присоединенные к нему тормозные трубки);
 - извлечь старые колодки и снять диск, если он изношен, затем установить новые детали, последовательно выполнив все описанные действия в обратном порядке;
 - несколькими нажатиями прокачать педаль тормоза.
- Если у вас недостаточно опыта в обслуживании автомобилей или нет необходимых инструментов, рекомендуем обратиться за помощью к профессионалам, например на СТО сети Бош Авто Сервис. Ну и конечно, в первый выезд после установки новых деталей их нужно обязательно обкатать: плавно тормозить и избегать повышенных нагрузок.



Рулевые наконечники для Nissan Qashqai



Заводской оригинал

VS

Ashika • Febest • Fenox • KYB • Torque • febi • Moog • Patron • Fixar • 555 • Metaco



Илья Шельменкин

Журнал «Движок» решил проверить на прочность рулевые наконечники для популярного в России кроссовера Nissan Qashqai. Для тестирования мы приобрели оригинальную деталь и закупили 11 ее аналогов. О том, как проявили себя запчасти разных брендов и ценовых категорий,— в нашем материале.

Многие автовладельцы не так давно с удивлением узнали о существовании технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018), который содержит обширные требования к автомобилям. В отдельном приложении № 10 к данному техническому регламенту есть также целый перечень требований к типам компонентов транспортных средств, то есть к запчастям. Но существует еще и отдельный перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а также национальных (государственных) стандартов (ГОСТов), по которым проводятся испытания продукции. Таким образом, всегда можно посмотреть, по какому стандарту и как именно проводятся испытания той или иной продукции.

Следуя такой логике, при испытаниях рулевых наконечников мы отталкивались от требований ГОСТ Р 52433-2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который распространяется в том числе и на рулевые тяги с шаровыми шарнирами.

Проводя очередной тест, мы закупили помимо оригинального наконечника для Nissan Qashqai целых 11 аналогичных деталей от брендов-аналогов.

«Родная» запчасть имеет оригинальный номер 48527-JD01A, произведена на Тайване и стоит в рознице 3054 рубля. Немало, учитывая, что даже самый дорогой аналог (от бренда Moog) оценивается в 1485 рублей.

Ashika 111-01-1003RПроизводство: **за пределами ЕС****1190**

—₽—

**Moog NI-ES-7226**Производство: **Испания****1485**

—₽—

**Febest**Производство: **Китай****650**

—₽—

**Patron PS1305R**Производство: **Китай****720**

—₽—

**Fenox SP32085**Производство: **не указано****676**

—₽—

**Fixar FS0538R**Производство: **не указано****745**

—₽—

**KYB 1128**Производство: **не указано****800**

—₽—

**555 SE-N201R**Производство: **Япония****1100**

—₽—

**Torque RD 036**Производство: **Китай****705**

—₽—

**Metaco 4000-012R**Производство: **Китай****770**

—₽—

**febi 34755**Производство: **не указано****1200**

—₽—

**Nissan 48527-JD01A**Производство: **Тайвань****3054**

—₽—



ИСПЫТАНИЯ

Все испытания деталей проводились в лаборатории ООО «НПО „Талис“». Минимально допустимые значения силы вырыва и силы выдавливания пальца из корпуса шарнира указаны в «Приложении А» к ГОСТу в зависимости от диаметра шарового пальца. В данном случае все представленные рулевые наконечники имеют диаметр шара пальца 22 мм. При таком диаметре минимальное усилие на вырыв шарового пальца составляет 1500 кгс, на выдавливание — 1900 кгс.

Испытания на вырыв и выдавливание шаровых пальцев из корпуса рулевого наконечника проводятся в лаборатории на разрывной машине Р20, которая при наличии специальной закаленной оснастки легко справляется с установленными в нее деталями.

Результаты испытаний представлены в таблице.

По результатам испытаний на вырыв оригинальный наконечник показал усилие почти в 4 тонны. Практически все остальные детали (даже от ряда известных брендов) выдержали существенно меньшие усилия. У Torque после вырыва на шаре обнаружился точки начавшейся коррозии. На заводе при изготовлении детали на это место просто нанесли смазку и установили в корпус, что может весьма пагубно повлиять на долговечность изделия.

Дополнительно мы провели проверку заранее снятых резино-



вых пыльников рулевых наконечников на морозостойчивость. Детали замораживались в течение суток при температуре -40°C . После заморозки проводилась проверка пыльников на предмет потери эластичности. Это важный параметр, так как при повреждении пыльника наконечник очень быстро выйдет из строя при попадании в шарнир соли, реагентов и песка — всего того, чем щедро посыпают (поливают) дороги в зимний период. Все пыльники без повреждений прошли данный этап теста.



Наименование	Усилие вырыва шарового пальца, кгс (в скобках указан коэффициент запаса прочности)	Усилие выдавливания шарового пальца, кгс (в скобках указан коэффициент запаса прочности)	Усилие проворота шарового пальца, Нм	Твердость шарового пальца, HRC
Ashika 111-01-1003R	2380 (1,59)	3520 (1,85)	12	32,5
Febest	2360* (1,57)	3180 (1,67)	10	30,5
Fenox SP32085	2420 (1,61)	3420 (1,8)	6,5	29
KYB 1128	2280 (1,52)	3540 (1,86)	8,1	29
Torque RD 036	4700* (3,13)	3320 (1,75)	4,1	30
febi 34755	2380 (1,59)	3520 (1,85)	2	27,5
Moog NI-ES-7226	2940 (1,96)	2180 (1,15)	2,5	26
Patron PS1305R	2040 (1,36)	2720 (1,43)	4,7	32
Fixar FS0538R	3100 (2,07)	3100 (1,63)	6,4	29
555 SE-N201R	1780 (1,19)	3060 (1,61)	3,9	29,5
Metaco 4000-012R	4300 (2,87)	3820 (2,01)	6,4	27
Nissan 48527-JD01A	3920 (2,61)	3100 (1,63)	12	29

* Срезало резьбу, палец остался в шарнире.

ZEKKERT

DEUTSCHER QUALITÄTSSTANDARD

Компания ZEKKERT приглашает Вас
посетить свой стенд на выставке
MIMS AUTOMECHANIKA MOSCOW 2021

 **23-26**
августа

 **ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**
на Красной Пресне
(м. «Выставочная»)

ПАВИЛЬОН 2
ЗАЛ 2
СТЕНД 305



ВАС ЖДЁТ:

1 РОЗЫГРЫШ
РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО
МОНСТР-ТРАКА С ДВС!

2 Общение с первыми
лицами бренда ZEKKERT

3 Самые свежие
новости о бренде



Мы решили понизить температуру до экстремальных -50°C и снова заморозили детали в течение суток. Проверку на эластичность на этом этапе не прошли пыльники, снятые с рулевых наконечников Fixar, Metaco.

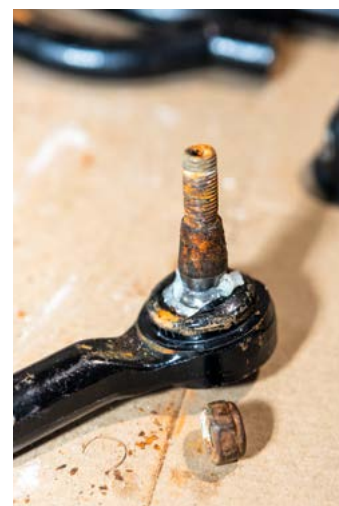
Следующий этап — замер поверхностной твердости шаровых пальцев на твердомере TP-5006-M по методу Роквелла (глубина погружения алмазного конуса с заданной нагрузкой). Измерения показали, что в основном поверхностная твердость шаровых пальцев находится в пределах 30 HRC.

Далее последовала проверка коррозионной стойкости рулевых наконечников. Для этого изделия были помещены в камеру солевого тумана Weiss Technik SSC1000 с выдержкой 96 часов в 5%-ном нейтральном соляном тумане.

Лучше всех данный этап теста прошел рулевой наконечник KYB: корпус и палец по внешнему виду как будто и не были в соляном тумане. Образовалось лишь несколько точек ржавчины на гайке и резьбе пальца. Также весьма успешно «пытку солью» выдержал наконечник Ashika — на нем появились небольшие единичные пятнышки коррозии на месте завальцовки крышки и на пальце. Однако товарный вид детали портит почти целиком заржавевшая гайка.



✓ Коррозионную стойкость рулевых наконечников мы проверяли в специальной камере Weiss Technik SSC1000. Все запчасти провели в 5%-ном нейтральном соляном тумане 96 часов



Так выглядели подопытные образцы после 96-часовой «просолки» в соляном тумане



Остальные наконечники имеют пятна или корку образовавшейся коррозии в большей или меньшей степени в месте завальцовки крышки и на пальце. Отдельно отметим крепеж, которым комплектуется свои изделия бренд Moog. Мы неоднократно проводили испытания различных изделий марки в соляном тумане, и на их крепеже никогда не появлялось даже намека на начинающуюся коррозию.

Наихудшим образом после коррозионного теста стал выглядеть рулевой наконечник бренда 555 — весь корпус покрылся характерной ржавчиной рыжего цвета. Кроме того, на данном этапе разочаровало оригинальное изделие — на пальце образовалась неоттираемая корка ржавчины.



ВАШ ПОСТАВЩИК №1 ДЛЯ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ И ПОДВЕСКИ

febi — это олицетворение высокого качества производства и надежности установки элементов рулевого управления и подвески.

- Качество, соответствующее оригинальным деталям
- Более 8 000 элементов рулевого управления и подвески
- Охват до 95% самых популярных марок автомобилей



SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

www.febi.com



bilsteingroup®

Также перед началом испытаний на резьбовую часть каждого рулевого наконечника от руки были накручены идущие в комплекте с каждым изделием гайки. Это было сделано для понимания того, как сильно гайка прикипит к резьбе шарового пальца. После завершения испытаний все гайки также отвернулись пальцами, но в худшую сторону вновь отличился оригинальный наконечник — для снятия гайки нам пришлось прибегнуть к помощи инструмента: образовалась явно выраженная коррозия резьбы, которая мешала ее открутить.

Каков итог?

Сразу отметим, что все представленные образцы соответствуют ГОСТ Р 52433-2005 по прилагаемым усилиям вырыва и выдавливания шарового пальца, поэтому основное сравнение мы решили провести с оригинальным образцом.

Деталь марки **Ashika** успешно прошла тест на коррозионную стойкость (второе место) и показала средневысокие результаты в других испытаниях. Однако цена изделия — одна из самых высоких среди аналогов.

Рулевой наконечник **Febest** отличается лучшей ценой, а также хорошим потенциальным усилием вырыва, но имеет весьма слабый крепеж.

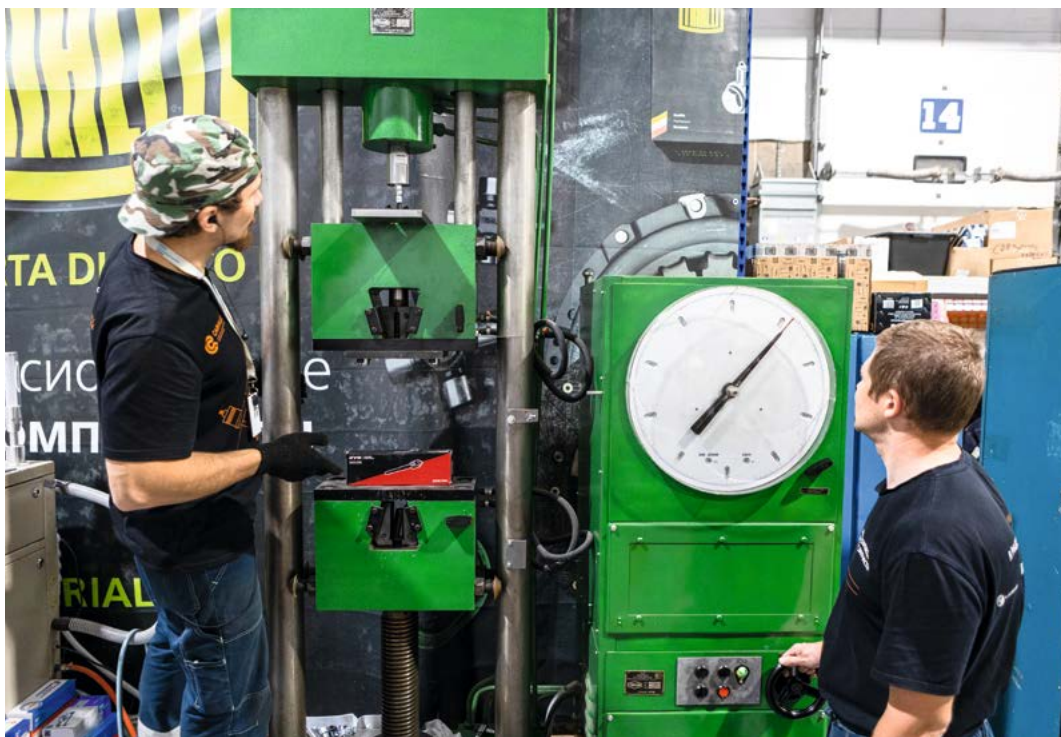
Изделие марки **febi** продемонстрировало усилие выдавливания выше оригинала. Вместе с тем усилие вырыва у него — лишь 60% от уровня оригинальной детали, кроме того, наконечник febi выделяется относительно высокой ценой.

Наконечник **Fenox**, напротив, относительно недорог, но и усилие вырыва — лишь 60% от оригинала.

Деталь марки **Fixar** отличается высокой прочностью (четвертое место в тесте по усилию вырыва), но пыльник сломался после заморозки до -50°C .

Наконечник **KYB** оказался лучшим в испытаниях на коррозионную стойкость! Однако по усилию вырыва остался позади лидеров теста: лишь 60% от показателя оригинала.

Первое место по суммарной прочности наши испытатели отдали изделию марки **Metaco**. Однако пыльник не выдержал заморозки до -50°C .



Деталь бренда **Moog** продемонстрировала хорошую прочность на вырыв, кроме того, в числе ее преимуществ нержавеющий крепеж. Однако усилие на выдавливание оказалось самым низким среди представленных запчастей. Отдельно отметим самую высокую цену изделия из «неоригинала».

Крайне высокой ценой отличился и оригинальный наконечник **Nissan**. Из плюсов «родного» изделия отметим его высокую прочность, из минусов — низкую коррозионную стойкость.

Привлекательной оказалась цена на запчасть марки **Patron**, которая соответствует всем нормативам по ГОСТу, однако по прочности заметно уступает оригиналу.

Самой прочной опорой по усилию вырыва обладает, по нашим замерам, изделие марки **Torque**. Однако в рамках испытаний в соляном тумане на шаровом пальце под смазкой обнаружились точки коррозии.

Запчасть марки **555** продемонстрировала усилие вырыва шарового пальца на 55% ниже, чем у оригинального изделия. Кроме того, судя по результатам тестов на коррозионную стойкость, корпус изделия покроется сплошной ржавчиной после первой же зимы.





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

Меняем ступичный подшипник на Nissan Qashqai, используя компоненты Febest



Вадим Аскаров

Для начала стоит отметить, что в целом ступица — достаточно надежный узел, который хоть и имеет различные конструктивные особенности, но в основе своей всегда состоит из ступичного подшипника. Этот элемент — довольно «долгоиграющий», но периодически и его приходится менять.

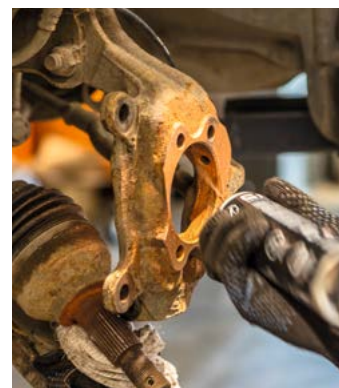
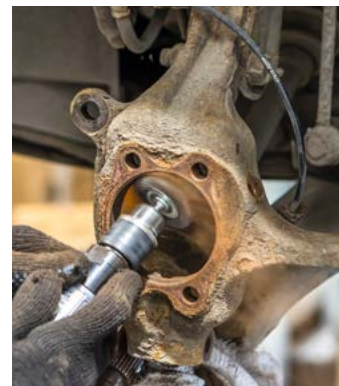
Как правило, на легковых автомобилях ступичные подшипники эксплуатируются вплоть до 200 тыс. км пробега. Просто так они практически не выходят из строя. Чаще всего причиной поломки является сильный удар колеса о препятствие или ДТП. В случае с повреждением пробег машины практически не имеет значения. К примеру, если автомобиль попал в глубокую яму даже на 10 тыс. км пробега, в подшип-

Современный отечественный автолюбитель предпочитает, как правило, не задумываться над ремонтом своего «железного коня», а предоставлять инициативу специалистам сервисных центров. Однако общий уровень знания базовых принципов ремонта у наших водителей довольно высок: ведь только так можно понять, что тебя не обманывают, и сохранить свои средства, которых среднестатистическому россиянину традиционно не хватает. Но бывают такие узлы, которые выходят из строя крайне редко, и рядовой автолюбитель просто не знает, как реагировать на подобную поломку. К таким агрегатам, без сомнения, относится и ступичный подшипник. Специалисты компании Febest рассказали «Движку», как определить, что пора менять ступицу, а также объяснили, как правильно это сделать, на примере популярного японского кроссовера.



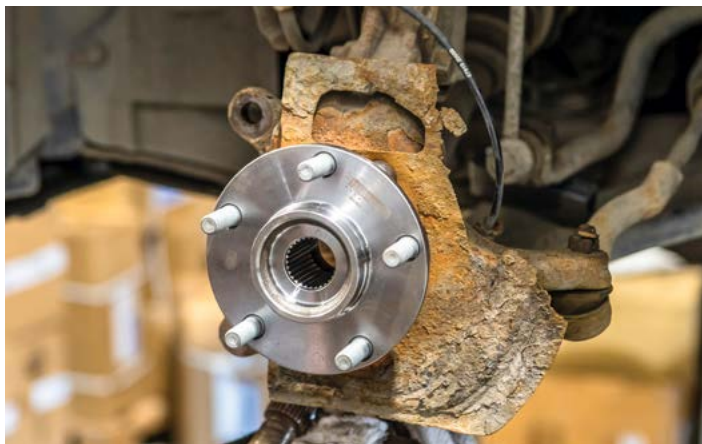
нике могут появиться внутренние повреждения и он начнет разрушаться.

Износ ступичного подшипника можно определить либо по люфту колеса, который диагностируется во время регламентного техосмотра, либо по характерному гулу, который, в свою очередь, может возникать как при люфтящем колесе, так и без него. Явный гул имеет тенденцию к изменению



тональности при увеличении скорости автомобиля, а также при поворотах.

При износе ступичного подшипника желательно менять ступицу целиком. Во-первых, согласно регламенту многих автопроизводителей, она меняется, когда на ее поверхности образуется ржавчина,



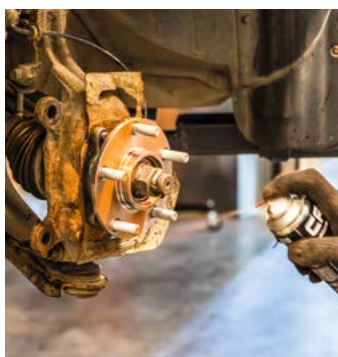
а в наших климатических условиях это случается гораздо раньше естественного износа подшипника. Во-вторых, далеко не в каждом автосервисе есть необходимый инструмент для запрессовки подшипника.

Очень часто «гаражные» сервисы убеждают автовладельца, что смогут качественно запрессовать подшипник при помощи тисков. Однако на практике такой способ гарантированно приведет к повреждению элемента. Обычными тисками можно испортить подшипник, а вот специнструмент обеспечивает правильное распределение нагрузки и не повреждает ролики. Кроме того, важный момент — затяжка центральной гайки, если она имеется в подшипнике. Если подшипник стяжной, необходимо соблюдать усилие затяжки. Если этого не сделать — подшипник выйдет из строя. Также, хоть это и очень непросто, можно перетянуть гайку, что тоже негативно скажется на работе узла.

Ступицы именитых брендов довольно часто подделывают. Есть косвенные признаки, по которым можно определить качество запчасти. Например, из ступицы или подшипника не должно вытекать масло. Если имеется лужа масла и оно явно не консервационное — такой элемент устанавливать не стоит. Качественная ступица имеет достойный вид.

Каков итог?

Стоит отметить, что, несмотря на относительную долговечность ступицы, не стоит пренебрегать ее заменой, когда в этом есть необходимость. Да, современные автомобили сконструированы таким образом, что колесо не отвалится



при износе ступичного подшипника. Однако люфт колеса все равно будет увеличиваться до такой степени, что в конце концов оно сильно отклонится, подшипник разрушится и колесо будет болтаться. При этом автомобиль сохранит какую-то управляемость, но говорить о безопасной езде в таком случае не приходится.



Стоит внимательно относиться к соответствующим маркировкам и иным способам проверки подлинности продукта



редактор рубрики
Роман Зубко

Mercedes «рассекретил»

новый eActros

Компания Mercedes-Benz опубликовала официальные фотографии и технические характеристики своего первого серийного электрогрузовика eActros.

Новый eActros, как сообщает пресс-служба компании, предназначен для перевозки грузов на короткие расстояния. При создании машины были учтены результаты опытной эксплуатации предсерийных грузовиков, тестировавшихся с 2018 года рядом транспортных компаний из числа клиентов Mercedes-Benz.

В движение новый eActros приводится двумя электромоторами с двухступенчатой коробкой передач. Электродвигатели развивают непрерывную мощность 330 кВт, их максимальная производительность достигает 400 кВт.

В зависимости от версии eActros питается от трех или четырех батарейных блоков емкостью примерно по 105 кВт·ч каждый. В топовой версии максимальная емкость батарейных блоков составляет 420 кВт·ч, заявленная максимальная дальность хода такого грузовика — порядка 400 км. Батареи можно заряжать током мощностью до 160 кВт; при помощи 400-амперной зарядной станции запас электроэнергии в трех батарейных блоках можно пополнить от 20 до 80% чуть более чем за час.

Производство нового eActros будет развернуто на заводе компании Mercedes-Benz в немецком Вёрте-на-Рейне и начнется осенью нынешнего года. Первоначально новый электрогрузовик Mercedes станет доступен в Германии, Австрии, Швейцарии, Италии, Испании, Франции, Нидерландах, Бельгии, Великобритании, Дании, Норвегии и Швеции. Впоследствии eActros выйдет и на другие рынки ■

«ГАЗель NN» стала доступна
для заказа

В России начался прием заказов на легкие коммерческие автомобили нового семейства «ГАЗель NN».

С 24 июня новую «ГАЗель NN» можно забронировать онлайн на сайте Gazelle-pp.azgaz.ru, сообщает пресс-служба «Группы ГАЗ». Для заказа доступны бортовые грузовики, цельнометаллические фургоны и микроавтобусы вместимостью 22 места с турбодизелем Cummins ISF 2.8.

Продажи автомобилей официально стартуют 24 августа нынешнего года. Официальный дистрибьютор марки ГАЗ — группа компаний «Современные транспортные технологии» (ГК СТТ) — провел презентацию новинки в 15 крупнейших городах России.

Как уточняют в «Группе ГАЗ», новой «ГАЗели NN» предстоит стать родоначальницей нового поколения автомобилей нижегородской марки. На ее базе будут создаваться новые модели и модификации коммерческого транспорта ■

В России начали выпускаться
автоцистерны на базе Ford Transit

Компания «Соллерс Форд» объявила о начале производства в России автоцистерн на шасси Ford Transit.

Подобные автомобили, как сообщает пресс-служба компании, пополняют линейку кастомизированных специальных версий «Транзита», которая на данный момент насчитывает уже 150 различных модификаций.

Автоцистерны на базе Ford Transit предназначены для перевозки и кратковременного хранения пищевых жидкостей. Шасси, на котором монтируются подобные надстройки, имеет сверхдлинную колесную базу; полная масса автомобиля составляет 4700 кг.

Машины с цистернами оснащаются 2,2-литровым турбодизелем, развивающим 155 л.с. и 385 Нм, с 6-ступенчатой механической коробкой передач; привод — задний.

Изотермическая цистерна вмещает до 2000 литров пищевой жидкости; ее внутренняя колба и внешняя обшивка изготавливаются из нержавеющей стали. За счет специальной системы термоизоляции колбы температура жидкости внутри нее изменяется не более чем на 2 градуса в течение 10 часов при разности температур с окружающей средой в 30 °С. Площадка обслуживания представляет собой просечно-профилированный настил с поручнем и лестницей, расположенными с заднего торца цистерны.

Стартовая цена автоцистерны на базе Ford Transit в России — 3174 000 рублей. Автомобили можно заказать во всех «Transit Центрах» в нашей стране ■





- Новый уровень эргономики и комфорта салона
- Более 20 современных систем безопасности
- Новая 6-ступенчатая МКПП
- Гарантия – 4 года или 200 000 км¹

- GAZ Finance⁶ – выгодный кредит и лизинг
- Подписка на сервисы GAZ Fleet
- Карта GAZ Assistance³ на 3 года
- 2 года без затрат на ТО²



Дело
В ДВИЖЕНИИ

azgaz.ru

8-800-700-0-747

(звонок по России бесплатный)

¹ Программа подразумевает предоставление Клиенту, приобретающему автомобиль марки «ГАЗель NN», дополнительного года гарантии на автомобиль к периоду, установленному сервисной книжкой. Программа распространяется только на автомобили, реализованные Клиентам официальными дилерами «ГАЗ» в период 20.05.2021–31.12.2021. Программа сохраняет свое действие только при условии прохождения автомобилем планового технического обслуживания (всех ТО, предусмотренных сервисной книжкой автомобиля) на официальных станциях технического обслуживания «ГАЗ» и при соблюдении прочих условий сохранения гарантии на автомобиль в течение всего базового гарантийного периода. Не является публичной офертой. Подробности уточняйте у официальных дилеров «ГАЗ».

² При покупке автомобиля «ГАЗель NN» Клиент получает возможность прохождения 4 ТО на фирменном сервисе бесплатно.

³ «ГАЗ Ассистанс». ⁴ «ГАЗ Кампус». ⁵ «ГАЗ Тест-трак». ⁶ «ГАЗ Файнэнс». РЕКЛАМА.

Opel Zafira Life и Vivaro обзаведутся в России полным приводом



В России стали доступны для заказа полноприводные версии вэнов Opel Zafira Life и Vivaro.

Производство новых Zafira Life 4x4 и Vivaro 4x4 будет развернуто на заводе «ПСМА Рус» в Калужской области — в дополнение к выпускаемым там же переднеприводным версиям опелевских вэнов.

Полноприводные Zafira Life и Vivaro будут оснащаться 2,0-литровым турбодизелем мощностью 150 л.с. с механической 6-ступенчатой коробкой передач. Система полного привода будет работать посредством вискомуфты, способной перебросить на задние колеса при пробуксовке передних до 100% тягового усилия.

Дорожный просвет полноприводных вэнов увеличен по сравнению с переднеприводными версиями на 25% и составляет 200 мм. Машины с трансмиссией 4x4 получают штатную металлическую защиту картера двигателя, вискомуфты, заднего редуктора и топливного бака.

Opel Zafira Life 4x4 станет доступен в России в комплектации Innovation в двух вариантах длины кузова: М (4956 мм) и L (5306 мм). Vivaro 4x4 получит версии М (4949 мм) с объемом грузового отсека 5,3 куб. м и L (5309 мм; 6,1 куб. м).

Полноприводная Zafira Life стоит на нашем рынке от 3 209 900 рублей в варианте М и от 3 259 900 рублей в версии L. Диапазон цен на новый Vivaro 4x4 — от 2 459 900 до 2 559 900 рублей (в зависимости от длины кузова и полной массы автомобиля) ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



КАМАЗу дадут больше денег

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин дал поручение направить дополнительные средства на развитие ПАО «КАМАЗ».

Как сообщает агентство ТАСС, профильные министерства в соответствии с распоряжением главы правительства должны будут к осени нынешнего года выделить предприятию субсидии и запланировать «дополнительное финансирование при подготовке очередного проекта бюджета».

Соответствующее поручение премьер-министр дал по итогам поездки в Набережные Челны, состоявшейся в начале июня. В ее рамках он пообщался с сотрудниками КАМАЗа и провел совещание по вопросам развития предприятия.

По словам генерального директора ПАО «КАМАЗ» Сергея Когогина, выступавшего на совещании с премьером, инвестиции и дополнительное финансирование завод направит в том числе на «увеличение производства моторов, мостов и колесных редукторов, повышение уровня локализации кабин для грузовиков».

В соответствии с распоряжением главы правительства Минпромторг и Минфин должны будут до 10 сентября предоставить КАМАЗу субсидии на финансирование проекта по развитию модельного ряда ■

Krone представила новые полуприцепы Dry Liner

Компания Krone объявила о расширении фирменной линейки полуприцепов Dry Liner.

В обновленную линейку, как сообщает пресс-служба компании, вошли четыре базовые модели с различными типами боковых стенок.

Кузов STG с гладкими стальными стенками, внутренней облицовкой и различными вариантами крепления груза адресован перевозчикам, занимающимся транспортировкой грузов общего назначения, а также грузов текстильной промышленности; 50% подобных полуприцепов укомплектованы оборудованием для загрузки вторым ярусом.

Кузов STP (сталь плюс фанера) также может быть укомплектован устройством для загрузки вторым ярусом и крепежными рейками. Для максимальной грузоподъемности разработана модификация STK с пластиковой боковой стенкой.

Полуприцеп Dry Liner SDK LI со светоизоляцией, боковыми стенками из сэндвич-панелей с окрашенным стальным верхним слоем и внутренним ПВХ-покрытием предназначен для перевозки термочувствительных грузов (таких как лаки и краски).

Модели семейства Dry Liner базируются на шасси с диагональным усилением рамы, передней стенкой, приваренной к угловым стойкам, панелями пола, уложенными заподлицо между лонжеронами, и прочной двойной защитой от повреждения вилочным погрузчиком. Версия LI имеет износостойкий защитный алюминиевый цоколь высотой 300 мм.

Полуприцепы Dry Liner выпускаются в различных вариантах по длине. Стандартный Dry Liner STG длиной 13,6 метра доступен также в версии длиной 15 метров. Есть и 11-метровая версия для городской логистики. Последняя может быть укомплектована поворотной осью. Для всех моделей есть и так называемая «мегаверсия», кроме того, в линейку входят модификации TIR и пакеты оборудования для паромных или железнодорожных перевозок ■

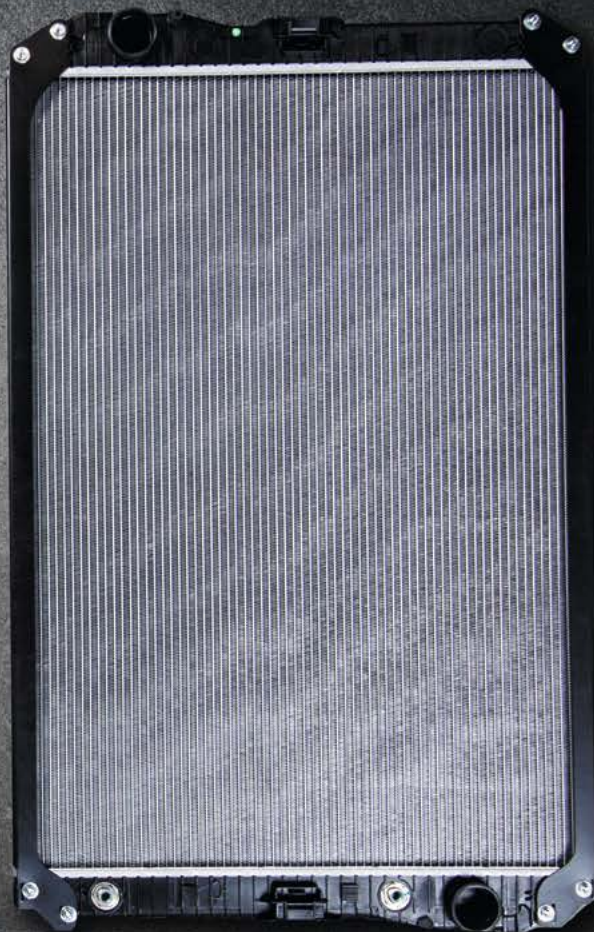




LUZAR

детали системы охлаждения

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ
ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Широкий
ассортимент



Надежная
конструкция



Гарантия 2 года
или 125 000 км

ВЫБЕРИ НА **LUZAR.RU** 



Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automechanika Moscow
23-26 августа 2021 года, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место В405

Iveco Daily 2021 MY

Daily среди иностранных брендов, то цифра будет соответствовать уже 7,6%. В целом же по сбыту LCV в России компания Iveco в первом квартале 2021 года заняла четвертую позицию, пропустив вперед лишь российские бренды и Ford, имеющий сборочное производство в Татарстане. Если оценивать рынок шасси LCV, то положение Iveco с моделью Daily выглядит еще лучше: третья строчка в «табели о рангах» (3% в абсолютном и 38,3% среди иностранных брендов). Вот почему для компании Iveco столь важен вывод на рынок обновленной модели Daily.

Следует заметить, что Iveco Daily на российском рынке является нишевым продуктом, поскольку

Новые перспективы для бизнеса



Сергей Жуков

Во вступительном слове глава бренда Iveco в России и Республике Беларусь Роберто Каматта отметил, что «цель Iveco — оставаться лидером, одерживая победы над конкурентами во всех сегментах присутствия компании, от легкого коммерческого транспорта до тяжелых грузовых автомобилей, автобусов и специальной техники. Именно поэтому новый Daily полностью соответствует выбранной стратегии и отвечает высоким ожиданиям современных покупателей».

Слова были подкреплены неплохими результатами продаж бренда Iveco за первый квартал текущего года: +29%. Этот показатель выше среднерыночного и достигнут благодаря выбранной стратегии, а также организации достаточного запаса машин на своевременно созданном складе. В том числе и такого востребованного продукта, как Iveco Daily.

В настоящий момент рыночная доля модели Daily на российском рынке составляет 2%, что для Iveco является достаточно неплохим показателем. Если же рассмотреть

В Москве состоялась презентация очередного поколения Iveco Daily. Причем с учетом пандемийных ограничений мероприятие прошло в гибридном формате. Полупутьем был дан старт продажам в России обновленной линейки легкого коммерческого автомобиля, пользующегося заслуженной популярностью у отечественных перевозчиков.



Из внешних изменений стоит выделить более широкую решетку радиатора, которая заметно добавила грузовику индивидуальности и улучшила теплообмен в моторном отсеке. Светодиодные фары, рассчитанные на весь срок службы автомобиля, увеличили эффективность ближнего и дальнего света на 12%, а восприятие освещенности водителем — на 15%

более трети машин востребованы как шасси под установку различных надстроек и кузовов для пассажирских перевозок.

С ключевыми особенностями новой модели собравшихся познакомиться директор по маркетингу Евгения Швецова. В частности, она отметила, что на разработку обновленного Iveco Daily ушло более трех лет, которые вобрали в себя более 900 тыс. часов инженерных исследований, 800 виртуальных и физических тестов, создание 200 прототипов и более 3,5 млн км ходовых испытаний.

Серьезные изменения претерпела линейка силовых агрегатов мощностью от 136 до 210 л.с. Для модели Iveco Daily предлагается 2,3- или 3,0-литровый двигатель F1A/F1C экологического класса «Евро-6», адаптированный для экс-



плутации в суровых условиях. Это позволяет сэкономить на топливе до 10% и снизить расходы на обслуживание на 10% по сравнению с предыдущим поколением.

Установка силового агрегата Natural Power, работающего на сжатом природном газе, не только значительно сократит шум в мегаполисах, сделав перевозки более экологичными, но и позволит сэкономить на топливе до 35% по сравнению с дизельной версией.

Клиенту предоставляется возможность выбора длины кузова (от 2510 до 6190 мм), объема грузового отсека (от 12 до 19,6 куб. м), колесной базы (3520–5100 мм), полной разрешенной массы (от 3,5 до 7,2 тонны),



варианта исполнения кабины (одно- или двухрядная), кузова или надстройки, есть версия со сдвоенными задними колесами. Наиболее грузоподъемные модификации машины перешагивают границы LCV-класса и уверенно конкурируют со среднетоннажными грузовиками.

Широкий набор опций предоставляет водителю такой же уровень комфорта и безопасности, как и легковой автомобиль. Вместе

с тем нельзя не отметить систему контроля давления в шинах, информационно-развлекательную систему Hi-Connect с функцией распознавания голоса и многое другое. При этом опционально на автомобиль можно установить один из пяти пакетов дополнительного оборудования: Professional, Advanced, Winter, Delivery, Hi-tech.

Новый трехсоставной бампер позволяет в случае необходимости выполнить замену лишь одного

Новый Ivesco Daily выпускается на заводах в итальянской Судзаре и испанском Вальядолиде. Вместе с тем есть в нем немалая толика и российской продукции. Прежде всего это грузовые платформы, разного рода надстройки, в том числе и пассажирские кузова, которые в полной мере соответствуют строгим требованиям Ivesco

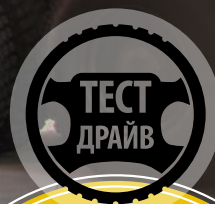
из его элементов, а не всего бампера, что влияет на общую стоимость владения автомобилем. Более того, межсервисный интервал увеличен до 25 тыс. км, что является лучшим показателем в классе.

На этой, виртуальной, части презентации можно было бы и закончить, но при первой же возможности редакция непременно перейдет в практическую плоскость с более подробным описанием новинки.





Фары выполнены с дневными ходовыми огнями. Передний бампер состоит из трех элементов. Коррозийная стойкость металлических деталей обеспечивается за счет катафорезного грунтования. Пластиковые детали кабины выполнены из современных ударопрочных полимерных материалов. Завод заявил гарантийные обязательства в течение 36 месяцев или 150 тыс. км пробега и межсервисный интервал до 20 тыс. км



«Урал-С35510»

Попытка
номер пять



Сергей Жуков

Вслед за премьерным показом обновленной дорожной версии самосвала «Урал-С35510» на выставке bauma CTT Russia 2021 знакомство с новинкой состоялось и в регионах. Группа компаний «Вертикаль», официальный дилер завода «Урал» в Центральном и Северо-Западном федеральных округах, организовала показ новой техники на площадке вертолетного центра «Хели-драйв» в Санкт-Петербурге.

Основной упор в обширной экспозиции был сделан на обновленную версию дорожного самосвала с кабиной над двигателем «Урал-С35510». Вместе с тем бок о бок с новинкой стояла предшествующая версия, премьера

прошлого года — дорожная модификация капотного грузовика «Урал NEXT» в различных ипостасях, а также полноприводный самосвал «Урал-6370К-0121-30Е5». Но вернемся к главному герою — дорожному самосвалу «Урал-С35510» с колесной формулой 6х4 и кабиной над двигателем.

Автомобильный завод «Урал» не в первый раз обращается к теме дорожных машин бескапотной компоновки. Их пытались делать еще в середине 90-х, когда «Урал» сотрудничал с компанией Iveco. Однако выход на рынок полноценного семейства «Уралов» с кабиной над двигателем состоялся в 2004 году. Это были бортовой грузовик «Урал-6363» (4х2), седельный тягач «Урал-63674» (4х2) и самосвал «Урал-63645» (6х4), позже переименованный в «Урал-63685». Все — на агрегатной базе ЯМЗ. Чуть позже к ним присоединятся седельный тягач «Урал-6470» (6х4) и шасси «Урал-6563» (8х4).

Однако выпуск подкосил кризис 2008/2009 годов.

Далее происходит эпизодическое появление самосвалов с кабиной над двигателем в различных исполнениях. После выхода на рынок в 2010 году версии «Урал-М» очередную переднюю маску примеряют различные модели из Миасса. Однако на этом искания не заканчиваются: в 2019-м на московской выставке было обнародовано еще одно оригинальное решение.

Чем объяснить такую чехарду с передними масками, если учесть, что одну из первых (самую простую) ставят на машины и по сей день? В кулуарных разговорах удалось выяснить следующее: смежники не в состоянии поставлять заводу детали из пластмасс надлежащего качества и в требуемом объеме. Именно поэтому наряду с экстравагантными передними кабинами панелями на конвейере ставят исполнения попроще.

Параметры геометрической проходимости, по заявлениям заводчан, — одни из лучших в своем классе: угол въезда — до 29,3°; съезда — не менее 30°; дорожный просвет — до 340 мм; продольный радиус проходимости — 5285 мм

Наконец, в этом году на бауме CTT Russia все лицензируют обновленную версию кабины, а с ней и самой машины. Напомним, что к выпуску грузовиков дорожной гаммы с колесной формулой 6х4, полной массой до 27 тонн и с капотной компоновкой уральское предприятие приступило еще в 2018 году. Но вот незадача —



оказалось, что перевозчиками наиболее востребованы машины с кабиной над двигателем, по аналогии с КАМАЗом, МАЗом, моделями из Китая и европейскими аналогами. Именно поэтому завод «Урал» так активно начал продвигать новинку на рынке.

С целью расширения семейства «дорожников» заводом был разработан бескапотный грузовик полной массой до 35 тонн. Автомобиль-самосвал «Урал-С35510» предназначен для транспортировки насыпных грузов. Грузоподъемность самосвала достигает 21,5 тонны. В новом грузовике реализован целый комплекс технических решений, направленных на надежность и эффективность автомобиля. В основе его конструкции — рама постоянного сечения с внутренним усилителем.

Рядный шестицилиндровый дизельный двигатель ЯМЗ-653 мощностью 420 л.с. соответствует стандарту «Евро-5», обеспечивая высокий крутящий момент и низкий расход топлива. К нему прилагаются 12-ступенчатая коробка



передач Fast Gear с дистанционным тросовым приводом управления и ведущие 13-тонные мосты марки HanDe Axle с межосевой и межколесной блокировками.

Как уже было отмечено, отличительная особенность нового семейства — кабина над двигателем с новым дизайном экстерьера и интерьера. Приборная панель с эргономичным расположением органов управления выполнена из качественного пластика. Элек-

тронная комбинация приборов с цветным дисплеем соответствует современным требованиям. Новый multifunctional руль — с кнопками управления и регулируемой по высоте и вылету рулевой колонкой.

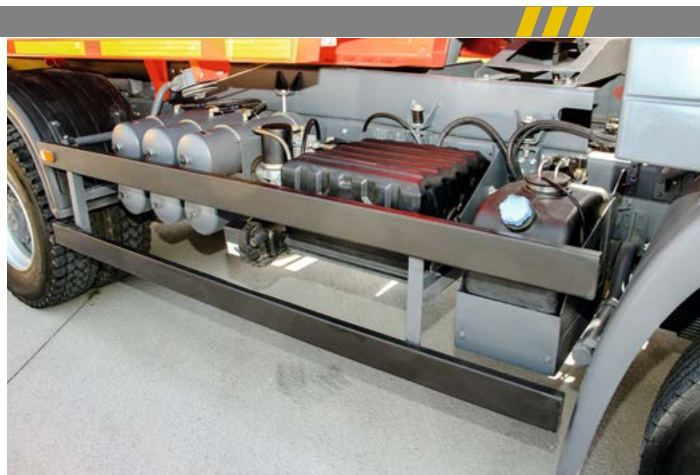
Микроклимат в кабине обеспечивается эффективной климатической системой, качественными теплоизоляцией и уплотнениями дверей. Водительское и пассажирские кресла — удобные. По желанию заказчика кабину можно оборудовать спальным местом.

Благодаря рациональной развесовке и новой подвеске снижен уровень вибронегативности, новый блок подножек обеспечивает удобство входа и выхода. Для водителя и пассажиров в нишах дверей и на центральной панели приборов продуманы все возможности для удобного и безопасного хранения необходимых документов и личных вещей. Предусмотрено мультимедийное устройство стандарта 2DIN с поддержкой USB и SD-карт памяти, с возможностью управления клавишами на рулевом

колесе. Имеются электростеклоподъемники, зеркала с электроподогревом и другие привычные опции.

В Петербурге новинку показали как раз в момент первой поставки. Начальная стоимость самосвала с 20-кубовым кузовом собственного производства составляет 5,2 млн рублей. Можно заказать и шасси. Оно обойдется клиенту в сумму от 4,8 млн рублей. Интересный момент: машины со старой маской и интерьером идут по одной цене с новыми.

Что касается личных ощущений, то новому интерьеру точно можно ставить зачет. Он выполнен на современном уровне с использованием добротных материалов и с учетом требований эргономики. Мне за рулем, во всяком случае, было комфортно, особенно после того как пришлось проехать на модели «Урал-6370»: день и ночь! Тяговый мотор прощает мелкие ошибки при заминке с выбором передач. Понравилась обзорность с места водителя и маневренность машины.





Тормозные механизмы барабанного типа с автоматической регулировкой зазоров. В тормозной системе присутствует ABS

Из минусов, если говорить субъективно, непонятна чехарда с передними панелями, а заодно и с агрегатной базой. Если в первом случае это создаст головную боль ремонтникам, то во втором пахнет потерей компетенции в производстве коробок передач и мостов, а это уже чревато более серьезными последствиями.

Переключение передач в коробке хоть и обзавелось короткими и четкими ходами, но требует чрезмерных усилий. В данном случае применение тросового привода кажется спорным. Куда рациональнее было бы иметь пневмоусилитель в приводе переключения передач, учитывая полную массу и назначение машины. Есть нюансы и в обслуживании: например,

долив антифриза требует подъема кабины.

Каков итог?

Периодические сенсации о том, что на рынок пришел «убийца» КАМАЗов, не выдерживают никакой критики. Достаточно сравнить объемы производства. Большинству перевозчиков надо работать, а не заниматься экспериментами в области эксплуатации. Это к тому, что интернет изобилует не всегда лестными отзывами об «уральских» дорожных машинах с кабиной над двигателем.

Эксперименты с агрегатами, как и в случае с тяжелой техникой КАМАЗа (то бишь кабинами КЗ; с К4 и К5 вообще нет никакого смысла сравнивать), приведут в уныние любого эксплуатационника. Расхожую байку о том, что КАМАЗ можно починить только в том случае, если механик сначала его увидит и изучит, готовы применить к себе и на заводе «Урал». Причем VIN-коды в данных случаях не являются помощниками.

Может, это не слишком патристично, но не деталями

внешности надо заниматься, а тогда уж сразу кабиной целиком. Нынешняя, например, уходит корнями аж в 1980 год, учитывая, что и тогда она была заимствована. Заводом осуществлялись попытки приспособить одну из китайских кабин (Beifang Benchi, 2015), даже «мановскую» (2017), но воз и ныне

там. И ни КАМАЗ, ни ГАЗ не нашли в подобных действиях ничего предосудительного. Что ж, окончательную оценку новому продукту из Миасса поставят эксплуатационники. Но «убийцей» КАМАЗа новая модель точно не станет.



ХАРАКТЕРИСТИКИ Урал С35510 6х4

Габаритные размеры, мм:

длина	8090
ширина	2550
высота по кабине	3090
База, мм	3870 + 1440
Грузоподъемность, кг	до 21 500
Полная масса, кг	35 000
Вместимость топливных баков, л	350

Двигатель:

модель	ЯМЗ-653 Евро-5
тип	рядный, 6-цилиндровый, дизельный с турбонаддувом
рабочий объем, см ³	11 120
мощность, л. с. при мин ⁻¹	420 / 1900
максимальный крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	1985 / 1100...1300

Коробка передач:

Fast Gear 12JS220TA, 12-ступенчатая, механическая

Ведущие мосты

HanDe Axle

Подвеска:

спереди	зависимая, рессорная
сзади	зависимая, балансирующая
Тормозная система	пневматическая с ABS

Тип тормозных механизмов:

спереди	барабанные
сзади	барабанные

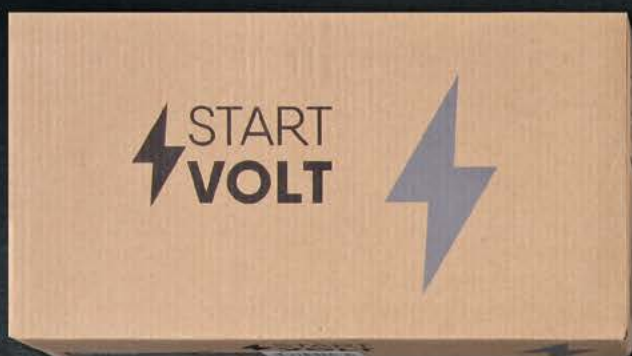
Размер шин:

спереди	385/65 R22.5
сзади	315/80 R22.5

Объем самосвальной платформы в вариациях — до 20 куб. м. Это собственная разработка завода «Урал», там же кузов и производится



ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Полное соответствие
штатным изделиям



Официальный поставщик
конвейера ПАО «КАМАЗ»



Расширенная гарантия - 2 года



100%-й контроль качества

STARTVOLT.COM



Строительные грузовики Scania



Сергей Жуков

День самосвальщика

Чтобы подчеркнуть важность для бренда Scania сегмента тяжелой строительной техники на российском рынке, компания «Скания-Русь» устроила на территории Мансуровского карьероуправления в Московской области «покатушки» на самосвалах, так сказать, в реальных условиях эксплуатации. О том, как это было, — в материале журнала «Движок».

Начать следует с того, что на данное мероприятие, которое проходило в несколько этапов, помимо журналистов были приглашены ключевые клиенты, а также представители дилерских центров Scania со всей России. Для тест-драйва была подготовлена техника, которая используется как в горнодобывающей, лесной, нефтегазовой, так и в строительной отрасли. Участникам тест-драйва предоставлялась возможность не только опробовать предостав-

ленную технику, но и получить мастер-класс от опытных инструкторов по грамотному вождению грузовиков Scania.

Надо заметить, что Scania уделяет повышенное внимание производству тяжелой техники для перечисленных отраслей, постоянно расширяет и совершенствует линейку продуктов, рассчитанных на эксплуатацию в сложных условиях с учетом бездорожья, низких температур, повышенных нагрузок.

Именно поэтому Симоне Монтанья, генеральный директор «Скания-Русь», особо отметил, что последние три года сегмент тяжелой техники непрерывно растет. Это имеет большое значение как для экономики России, так и для компании Scania. Вот почему было принято решение продемонстрировать всю линейку тяжелой техники заинтересованным лицам.

Большое внимание компания уделяет транспортным средствам,

На данный момент в общем объеме продаж бренда Scania сегмент тяжелой техники занимает более 35%. Только за 2020 год было продано 754 самосвала для различных секторов индустрии, а также 172 лесовоза

работающим на альтернативных видах топлива, и российский рынок в этом плане не исключение. Наглядным примером может служить нынешний премьерный показ тяжелого самосвала Scania Odin S CNG, в котором в качестве топлива используется метан.

Насколько перспективно данное направление для компании, может объяснить следующий факт: за текущий год продано более 400 грузовиков различного назначения, приспособленных для работы на метане, тогда как за весь 2018-й таких машин было реализовано вдвое меньше.

Теперь о самом мероприятии. Так уж получилось, что в день теста периодически шел проливной дождь, что, конечно, привело



к ухудшению состояния трассы, которую специально соорудили работники карьера. С одной стороны, вроде как плохо, с другой — где, как не в грязи, проверять возможности «сканиевской» техники?

Пять с половиной километров включали песчано-гравийный грейдер, песчаную отсыпку, спуски, крутые повороты и подъемы. Прямых участков — минимальное количество. И даже то, что вся техника была загружена лишь наполовину, трассу это не спасло: с каждым проездом она становилась все сложнее. В конечном счете пришлось пару-тройку раз прогонять грейдер.

В нашем распоряжении оказалось шесть машин, две из них — в одинаковой комплектации. Собственно, вот они.

Scania Odin S CNG для перевозки угля. Своего рода премьерный показ инновационного самосвала, приспособленного для работы на метане. Машина оснащена 13-литровым двигателем мощностью 410 л.с. экологического стандарта «Евро-6» с крутящим моментом до 2000 Нм и 12-ступенчатой коробкой передач Scania Opticruise. Колесная формула 6x4.

Из особенностей стоит отметить наличие четырех стальных газовых баллонов емкостью по 118 литров каждый, энергоэффективную «обувку» от Michelin, а также самосвальную кузов объемом 25 куб. м из износостойкой стали. Последний изготовлен российским заводом «Бецема» — это специально разработанная конструкция с передним наклонным бортом и задним прямым. Гидравлическая система Нува Alpha упрощает процесс разгрузки и погрузки.

Наконец, комфортабельная кабина CG14L с информационно-развлекательной системой с 7-дюймовым экраном и местом для отдыха гарантирует привлекательные условия для работы водителя.

Далее шли хорошо зарекомендовавшие себя на российском рынке модели. Самосвал повышенной грузоподъемности для перевозки скальных пород **Scania Hagen XL**. Машина с колесной формулой 8x4 оснащается двигателем мощностью 500 л.с., коробкой передач Opticruise. Самосвальная платформа объемом 25 куб. м из высокопрочной стали — от KHN-Kirper.

Самосвал для строительных работ **Scania P440B8x4HZ** с кузовом Wielton объемом 20 куб. м. Как явствует из обозначения модели, мощность его мотора 440 л.с., колесная формула 8x4. Остается только добавить, что на нем также была задействована коробка передач Opticruise.

Высокопроизводительный самосвал для эксплуатации в условиях бездорожья был представлен моделью **Scania P440B6x6HZ** с 16-кубовым кузовом KHN-Kirper. Полноприводная машина с колесной формулой 6x6 оснащается двигателем мощностью 440 л.с. стандарта «Евро-5» и механической 12-ступенчатой КП.

Особняком стоял лишь лесовоз **Scania G500B6x6HZ** для транспортировки 6-метрового сортимента с крано-манипуляторной установкой Epsilon M100L97. Надстройка изготовлена компанией «ВКР». Машина с колесной формулой 6x6 оснащена двигателем экологического класса «Евро-5» объемом 13 литров мощностью 500 л.с., крутящий момент 2550 Нм. Ко-

Scania Odin S CNG



Scania Hagen XL



Scania P440B8x4HZ



Scania G500B6x6HZ



Scania P440B6x6HZ





робка передач — механическая 12-ступенчатая. Обычно такие лесовозы работают в паре с прицепами-сортиментовозами, однако организаторы мероприятия решили не испытывать судьбу и на тест-драйв представили «одиночку».

Для самосвалов с коробками Opticruise и лесовоза предлагался проезд по уже упомянутому кругу, для полноприводного самосвала добавлялся «аппендикс» из слегка утрамбованного песка.

Для того чтобы внести некую интригу, водителям предлагалось проехать трассу в наиболее экономичном режиме, с минимальным задействованием рабочей тормозной системы, на наиболее выгодных по тяге передачах, благодаря бортовой системе грузовиков Scania располагает возможностью оценки навыков водителя. Максимальная возможная оценка по озвученным позициям — 100 баллов.

Самосвалы с роботизированной коробкой Opticruise по восприятию мало чем отличались друг от друга. Скорее предоставлялась возможность отшлифовки навыков от круга к кругу под неусыпным наблюдением инструкторов, которые подсказывали, как лучше использовать явные и скрытые возможности машин Scania.

В частности, очень понравился переход на ручной режим в коробке Opticruise с фиксированием выбранной передачи. Такое решение позволяет не терять тягу на ведущих колесах при движении по раскисшему участку дороги или на подъеме, держа стрелку тахометра в районе 1100–1300 об/мин. Об эффективности моторного тормоза и говорить не приходится

ся: выше всяких похвал! В итоге на всех трех машинах удалось зафиксировать по 100 баллов. Хотя на самом деле в этом есть и заслуга инструкторов, которые ненавязчиво и корректно предлагали попробовать режимы движения, оптимальные для данной машины в конкретных условиях.

А вот с «механикой» пришлось не то чтобы повозиться, но следовать рекомендациям инструктора. Не секрет, что во всем мире падает профессионализм водителей грузовиков, именно поэтому магистральные тягачи уже практически все на «роботах». А теперь автоматические трансмиссии завоывают и тяжелую строительную технику. В настоящий момент доля автоматических коробок («роботов» и ГМП) доходит до 50% в общем объеме продаж грузовиков Scania на российском рынке.

Тем не менее навыки управления такой машиной хотелось бы

поддерживать. Поэтому с помощью подсказок инструктора мы не только не засели в песке, но еще и привезли добрую «сотню» на дисплее приборной панели. Оказалось, главное — плавно держать педаль газа, удерживая стрелку тахометра на отметке 1200 об/мин и, если надо, играя половинками в коробке передач и реже — самой передачей.

В программу мероприятия вошли также и дни обучения менеджеров дилерских центров. Они получили актуальную информацию о решениях компании и ее партнеров для строительной, нефтегазовой, лесной и горнодобывающей отраслей, включая сведения о сервисах, направленных на повышение эффективности бизнеса клиентов.

Свою лепту внесли и партнеры — всем известные бренды Michelin, KH-Kipper и «Беце-ма», Hyva, «Компания Дизель»

(поставщик дизель-генераторных установок).

К примеру, Michelin выставила свою новинку — шину для самосвалов повышенной грузоподъемности для использования преимущественно в карьерах: Michelin X Force ZH 325/95 R24. Правда, она еще только готовится к выходу на российский рынок, ориентировочно в сентябре. Данная шина придет на замену Michelin XDL 12.00 R24, которая сейчас стандартно устанавливается на Scania Odin и Hagen.

Бренд Hyva представил гидросистему Alpha с давлением 250 бар, а также систему Smart для самосвала Scania Odin S CNG, которая позволяет контролировать боковые крены при разгрузке, взвешивать груз и собирать статистику по использованию гидросистемы.

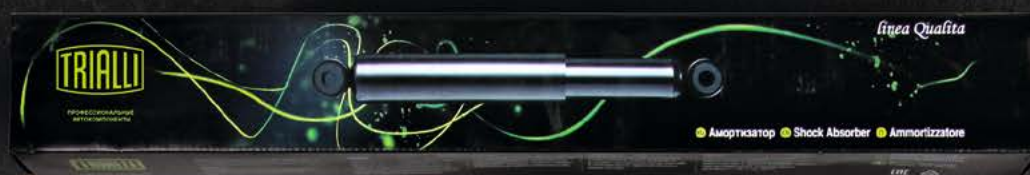


АМОРТИЗАТОРЫ

ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль
качества



Многоуровневая обработка
штока и хромированное
покрытие



Автоматическая
сборка поршня



Многокромочное
сальниковое уплотнение NOC

WWW.TRIALLI.RU



Третий этап RDS GP 2021: ирландский подиум и неудачи фаворитов



На автодроме «Игора Драйв» под Санкт-Петербургом прошел третий этап Гран-при «Российской дрифт-серии». Публике и специалистам он запомнится целым рядом неудач традиционных фаворитов, а также тем, что призовой подиум оказался на две трети ирландским.

Сюрпризы быстрая трасса «Игоры» начала преподносить еще на стадии квалификации: двое лидеров, Дамир Идиятулин и Джеймс Дин, в обеих своих попытках набрали одинаковое количество баллов (96 + 94 и 94 + 96 соответственно). Победителя квалификационных заездов судьи определяли по дополнительным параметрам — им был признан Идиятулин из Fresh Auto Drift.

«Гроссмейстерский» рубеж в 90 баллов в квалификации преодолели также пилот «Форвард Авто» Георгий Чивчан, представитель Carville Racing Никита Шиков, Джек Шанахан (Fresh Auto Drift), Дмитрий Ермохин (Lukoil Racing Drift Team), Григорий Гусев (Pacific Racing Team), Аркадий Цареградцев («Fail Crew Дарксайд»), Алексей Головня (Lukoil Racing Drift Team) и Масато Кавабата («Форвард Авто»). Последний набрал ровно 90 баллов.

На стадии топ-32 Николай Литвин, выступавший на относительно маломощном автомобиле, обошел в очной дуэли победителя квалификации, еще одним сюрпризом стал первый в сезоне выход в стадию топ-16 пилота Carville Racing Никиты Шикова. Более того, гонщик петербургской команды прошел затем в топ-8, причем судьи, чтобы выявить победителя в дуэли Шикова и Магомеда Омарова, попросили пилотов повторить заезд, объявив ОМТ (One More Time).

При этом за бортом сильнейшей восьмерки оказался трехкратный чемпион RDS GP Георгий Чивчан: в первом заезде в рамках топ-16 Гоча выехал за пределы трассы в первом же повороте, что стало критической

ошибкой. По словам самого пилота, его выход за пределы допустимой траектории произошел в самом скользком месте трассы, которая к тому же, будучи скоростной, не прощает ошибок в выборе скорости. «Учтем это на будущее и впредь поедем здесь аккуратнее!» — заявил после гонки Георгий.

В топ-8 самыми эффектными сражениями стали дуэль Аркадия Цареградцева с Николаем Литвиным, в рамках которой последний разбил заднюю часть своей машины после контакта со стеной и дал возможность зрителям насладиться «сольным выступлением» Цареградцева. Чуть менее зрелищно, но тоже эффектно выбыл из борьбы Никита Шиков, «скошивший» череду ограничительных конусов в пылу сражения с Джеком Шанаханом.

За победу боролись в итоге партнеры по команде Fresh Auto Drift Джек Шанахан и Евгений Лосев. В этой дуэли сильнее оказался ирландец. За третье место сражались пилот Aimol Racing Джеймс Дин и представитель «Fail Crew Дарксайд» Аркадий Цареградцев — на нижнюю ступень подиума в результате поднялся еще один ирландский пилот.

В командном зачете первое место в рамках третьего этапа RDS GP 2021 занял коллектив Fresh Auto Drift, во втором месте — команда Aimol Racing, замкнула тройку призеров этапа команда Carville Racing.

В личном зачете чемпионата по итогам трех гонок по-прежнему лидирует Георгий Чивчан с 574 очками, далее следуют Евгений Лосев с 511 баллами и Джек Шанахан (504 очка).

Четвертый этап «Российской дрифт-серии» сезона-2021 пройдет 24–25 июля на автодроме Atron International Circuit в Рязани ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Алексей Лукьянюк взял бронзу на «Ралли Лиепая»

Действующий чемпион Европы Алексей Лукьянюк занял третье место на втором этапе чемпионата Старого Света по ралли в латвийском городе Лиепая.

Российский пилот выступал на автомобиле Citroen C3 Rally2 команды Sainteloc при поддержке Citroen Racing и Pirelli вместе со штурманом Дмитрием Еремеевым, с которым провел ряд гонок в прошлом победном сезоне.

Для петербуржца это было уже седьмое по счету «Ралли Лиепая». Но в шести предыдущих гонках он трижды финишировал на подиуме и трижды сходил с дистанции по тем или иным причинам. В этом году Алексей взял бронзу, но с учетом всех событий по ходу уикенда этот результат дороже иного золота.

В квалификации Лукьянюку удалось показать лишь шестое время, и при выборе стартовой позиции Алексей остановился на 10-м месте. На 27-километровом стартовом спецучастке пилот ошибся в одном из поворотов и проиграл лидеру почти 11 секунд, показав шестое время. Затем экипаж улучшил свое положение, показав на следующем спецучастке третье время, а на двух оставшихся — одинаковое четвертое. И такой же результат экипаж показал по итогам первого дня.

Во второй день Лукьянюк, отметившись на двух утренних спецучастках вторым и первым временем, сбил столбик на третьем этапе и, как следствие, пробил радиатор. Результат — лишь восьмое время на финише спецучастка. Во время дневного сервиса механики устранили поломку, и экипаж отправился на второе прохождение утренней петли спецучастков — однако изменить ситуацию в итоговом протоколе не смог. На финише гонки экипаж Алексея Лукьянюка и Дмитрия Еремеева был третьим. Победу одержал Николай Грязин, а вторым финишировал Крейг Брин.

«Несмотря на все, что с нами было, — отметил Алексей Лукьянюк, — гонка прошла очень позитивно. Спасибо организаторам и всем партнерам, которые нас поддерживают! Неважно, какой результат в итоге получится, я считаю, что мы ехали на максимуме и получали огромное удовольствие. Такой шквал эмоций и страстей — я очень доволен!» ■



Лучшие цены

на автозапчасти
от производителя



CARVILLESHP.RU
ПОКУПАЙ УДОБНО

8 800 700-25-85

CARVILLE
SHOP



Вадим Аскарлов

В Нижнем Новгороде прошел второй этап Российской серии кольцевых гонок. На «Нижегородское кольцо» приехали около ста спортсменов, выступающих в семи разных классах, которые вновь продемонстрировали острую борьбу и сражались за каждый сантиметр трассы.

В классе «Спортпрототипы CN» участвовали автомобили трех моделей. На старте первой гонки Алексей Хайров вышел в лидеры, но на последнем круге его машина потеряла темп, и он закончил гонку на восьмой позиции.

Таким образом, вперед вырвался Антон Романов на MitJet 2L. Сергей Иевлев на «Шорткате» финишировал вторым в «абсолюте» и стал лучшим в своей группе.

На первом же круге второй гонки произошла массовая авария, которая вывела из борьбы сразу

несколько пилотов. Гонка возобновилась на седьмом круге, и Антон Романов, стартовавший девятым, успел вырваться в лидеры и первым увидел финишный флаг.

Сражение за второе место в «абсолюте» выиграла Татьяна Добрынина, стартовавшая из середины пелотона и избежавшая аварии. Третьим стал Юрий Суняев.

В соревнованиях юниоров Тимофей Буянов завоевал поул и провел всю гонку на позиции лидера — таким образом, нижегородец открыл счет победам в СМП РСКГ. Марк Мецкер стартовал вторым, однако почти сразу уступил серебро Артему Антонову и довольствовался бронзой. Во второй гонке инициативу взял в свои руки Артем Антонов, прорвавшийся с третьей позиции в лидеры и ставший победителем заезда. Мецкер стал вторым, Буянов пришел третьим.

Первая гонка класса «SMP GT4 Russia» завершилась триумфом

Долгожданная победа Кальмановича и серебро Бурлуцкого в Нижнем Новгороде



Сергея Столярова, который был неудержим в течение всей гонки суперкаров: его «Мерседес» возглавлял пелотон весь заезд. Александр Вайнтруб опередил Марата Хайрова на старте, но на протяжении всего заезда «БМВ» преследовал «Мерседес» — Хайров под занавес показал лучшее время

РСКГ 2021

круга и почти дотянулся до Вайнтруба, но в итоге довольствовался бронзой, уже второй в дебютном сезоне.

Во второй гонке Денис Ременяко стартовал с реверсивного поула и сразу же закрепился на лидирующей позиции. Хайров не смог подобраться к Ременяко на дистанцию атаки, но записал в свой актив очко за быстрый круг. На третье место вырвался было Антон Немкин, однако при атаке Сергея Столярова потерял контроль над своим «Мерседесом», развернулся и не только освободил Сергею путь к бронзе, но и откатился в конец пелотона.

В классе «Туринг-Лайт», пилоты которого заняли первые ряды стартового поля в объединенном заезде с классом «S1600» из почти четырех десятков машин, Иван Чубаров сохранил лидерство: его заводская «Гранта» была недосягаема для соперников. Партнеры по команде «Speedway Ранчо» поменялись местами в начале гонки: Роман Голиков финишировал вторым, Андрей Радошнов — третьим. Андрей Севастьянов долго держался четвертым, однако за пять кругов до финиша уступил позицию Леониду Панфилову





и стал пятым. Владимир Черевань отыграл позицию после старта и провел всю гонку на шестом месте, оставив позади Петра Плотникова.

В это же время в «S1600» Дмитрий Дударев в первом повороте упустил лидерство, попал в толчею и сошел. Василий Владыкин совершил потрясающий прорыв и всего за один круг с седьмого места вышел на первое, в итоге завоевав победу. Михаил Симонов на старте был вторым, «провалился» вниз, затем методично прорывался — и стал серебряным призером. Еще больше впечатлило восхождение Егора Санина, который начал гонку из пит-лейна, но сумел добраться до третьего места, заработав в итоге бронзу.

Во второй гонке в классе «Туринг-Лайт» Андрей Радоснов стартовал лишь седьмым, однако отыгрывал позицию за позицией — и шестой круг завершил уже в статусе лидера, а затем только поддерживал отрыв. Петр Плотников откатился было с четвертого места, однако одновременно с Радосновым совершил бросок и вырвался на второе. На третьем месте благополучно финишировал Владимир Черевань.

В «S1600» Михаил Грачев отыграл на старте три позиции и держался в лидерах на протяжении 18 кругов. Его ближайшим преследователем долго был Михаил Симонов, последовательно отыгравший шесть позиций. Незадолго до финиша к ним приблизился Егор Санин, стартовавший с последнего места. Он прошел сначала Симонова, а потом атаковал Грачева — и это позволило Симонову выиграть заезд. Оставшиеся четыре круга тройка

лидеров сохраняла статус-кво: золото заработал Симонов, Грачев и Санин поднялись на подиум вслед за ним.

В сильнейшем классе «Туринг», который проходил совместно с «Супер-продакшн», Павел Кальманович отлично реализовал поул-позицию и привел свой хэтчбек Supra Leon на первое место. Блестящий результат для Павла, который почти 10 лет не выигрывал гонки «Туринг». Пилот команды Carville Racing Григорий Бурлуцкий на Hyundai i30 N, казалось, в первом повороте уступил вторую позицию, но оперативно вернул ее и смог завоевать серебро. А вот его напарник Захар Слуцкий пустил вперед Егора Оруджева, отыгравшего сразу две позиции, так что именно пилот SMP Racing замкнул тройку призеров. Дмитрий Брагин великолепно стартовал с девятого места и завершил заезд в пятерке лучших. Кирилл Ладыгин

остался при своих, став шестым на финише.

По итогам первой гонки петербургский коллектив Carville Racing сумел получить заветный кубок за первое место в командном зачете.

В зачете «Супер-продакшн» Владимир Шешенин сразу опередил Максима Чернева — в таком порядке они и финишировали: Шешенин с золотом, Чернев с серебром. Тройку пилотов на «Ладах» должен был замкнуть Андрей Петухов, но за три круга до финиша он сошел. И бронзовая награда досталась Вадиму Антипову: нижегородец на «Субару» стартовал только седьмым, но прошел нескольких соперников и ворвался в тройку. За ним закончил гонку его напарник по Sofit Racing Дмитрий Лебедев.

Вторая гонка «Туринга» позволила оказаться на поуле четырехкратному чемпиону Брагину,

который доказал, что не растерял навыки: блестящий старт, лучшее время круга в гонке и лидерство от начала и до конца. Действующий чемпион Кирилл Ладыгин также показал класс, сразу вырвавшись с пятого места на второе, и заработал серебро. Айдар Нуриев улучшил позицию и забрал бронзовую награду. Андрей Масленников в самом начале отыграл три места, равно как и пилот Carville Racing Захар Слуцкий, — они и замкнули топ-5 на финише. Для Ивана Лукашевича гонка закончилась на шестом месте, для Григория Бурлуцкого — на седьмом.

По итогам второго заезда команда Carville Racing вновь получила «серебряный» командный кубок, но радость длилась недолго. Решением КСК пилоту под стартовым номером 91 — Григорию Бурлуцкому — было добавлено 30 секунд к общему времени гонки, что отбросило его на 13-ю позицию. Руководство команды приняло решение подать апелляцию.

В «Супер-продакшн» нижегородцы на Subaru команды Sofit Racing были в первой пятерке на старте и, воспользовавшись преимуществом заднего привода при старте с места, на первом же круге сформировали трио лидеров. Вадим Антипов, Дмитрий Лебедев и даже дебютант СМП РСКГ Самвел Искоянц заняли высшие места на пьедестале почета, порадовав местных болельщиков. Андрей Петухов и Владимир Шешенин совершили синхронное восхождение, замкнув пятерку лучших. Игорь Самсонов остался при своем, закончив заезд шестым и не пустив вперед Максима Чернева.



АВТОХИМИЯ CARVILLE RACING

ПРОВЕРЕНО АВТОСПОРТОМ

CR

CARVILLE RACING

ЭФФЕКТИВНЫЕ ПРЕПАРАТЫ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ЖИДКОСТИ
ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЛЮБЫХ СЕРВИСНЫХ ЗАДАЧ



Протестировано и рекомендовано к использованию
ведущими производителями автокомпонентов



Профессиональные
автокомпоненты



Генераторы, стартеры
и другая автоэлектрика



Детали системы
охлаждения



Приглашаем посетить наш стенд на выставке MIMS Automechanika Moscow
23-26 августа 2021 года, Москва, ЦВК «Экспоцентр» павильон 2.2, место В405

Выбирайте оптимальную
автохимию на сайте

CARVILLE.RACING

comtrans

МВЦ Крокус Экспо/Москва/Россия

07 – 11/09/2021

Международная выставка коммерческих
автомобилей

www.comtransexpo.ru

Реклама. 16+

Организаторы:

ITEMF
EXPO



Под патронатом:

@OICA

БЕСПЛАТНЫЙ электронный
билет по ПРОМОКОДУ:

CT210077



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА TRIALLI



100% контроль
качества



Рекомендуем
совместную установку



Эффективное
торможение



Бесшумная
серия

WWW.TRIALLI.RU