



Движок

про автомобили в деталях

ИНТЕРАВТО MIMS

58

2021

Обзоры выставок
MIMS Automechanika Moscow
и «Интеравто»

30

Kia
Carnival
20

Peugeot
Traveller 4x4
48

ТЕСТ
ДРАЙВ

40

Как ремонтируют
турбины

Выясняем на примере
реального автомобиля

8

Форум IMAF 2021

Российский
автопром и авторынок
в «постковидную» эпоху

62

Четвертый этап
Российской серии
кольцевых гонок

Серебро Захара Слуцкого
и доминирование Honda
на Moscow Raceway



CTR®



Безопасно доведёт до
магазина и обратно!



НЕЗРИМЫЕ ГЕРОИ

с 1 сентября по 30 ноября 2021 г.

**РЕГИСТРИРУЙТЕСЬ
И ЗАБИРАЙТЕ ПОДАРКИ**

УСЛОВИЯ АКЦИИ на **partner.ctr.co.ru**

БОЛЬШЕ БАЛЛОВ И БОЛЬШЕ ПРИЗОВ!

организатор акции – ООО «СИТИАР РУС»

ХОМУТЫ И ПЛАСТИКОВЫЕ СТЯЖКИ AIRLINE

На них все держится



Цельноштампованная конструкция повышает прочность



Ширина ленты увеличивает герметичность



Гладкая внутренняя поверхность не повреждает при зажиме



Универсальны в использовании



Выбирайте на сайте AIRLINE.SU

 **AIRLINE**
АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Главный редактор:
Роман Зубко

Обозреватели:
Вадим Аскарлов
(«Компоненты», «Аксессуары
и гаджеты», «Автоспорт»)

Александр Ефимкин
(новости)

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко



Сайт журнала:
dvizhok.ru



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

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

Подписано в печать 06.09.2021 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.

«Где имение, а где наводнение»

Вскоре после того как радикальное исламское движение «Талибан»* в очередной раз захватило власть в Афганистане, а США вывели из страны свои войска и эвакуировали дипломатов, многие экономисты и эксперты по Средней Азии поспешили заявить, что нынешнее обострение на афганском направлении — не что иное, как очередной виток борьбы ведущих мировых держав за доступ к весьма богатым месторождениям лития, кобальта и других редкоземельных металлов, обнаруженным в свое время в горной части Афганистана еще советской геологоразведкой. Некоторые из экспертов поспешили даже окрестить страну будущей «литевой Саудовской Аравией».

Означает ли это, что уже совсем скоро на большинство выпускаемых в мире электромобилей в пору будет вешать лейблы «Parts and components provided by Taliban» («Запчасти и компоненты предоставлены „Талибаном“»)? Вероятнее всего, нет. И дело даже не в том, что простые объяснения сложных явлений чаще всего оказываются ошибочными. А в том, что если имеешь дело с талибами, то между громкими заявлениями об «инвестиционных проектах» и реальными действиями простираются, как правило, «дистанции огромного размера».

На первый взгляд, впрочем, всё сходится: Китай, уже давно положивший глаз на афганские месторождения полезных ископаемых, наверняка попытается воспользоваться ослаблением позиций американцев, поддерживавших теперь уже бывшее правительство страны, и начнет ловить рыбу в мутной воде. Вполне вероятно, что руководство Поднебесной попытается запустить пару-тройку инвестиционных проектов в горной части Афганистана, богатой редкоземельными металлами, которые необходимы для производства электромобилей (вернее, силовых установок для них).

Однако о тех самых месторождениях, как было сказано, известно еще с советских времен.



Повлияет ли ситуация в Афганистане на «зеленый переход» в автоиндустрии

Талибы же, напомним, уже правили Афганистаном — с 1996 по 2001 год. И главными статьями экспорта, который сумели «наладить» руководители движения за те пять лет, стали не полезные ископаемые, а терроризм, исламский фундаментализм и наркотики. Редкоземельные же металлы потому так и названы, что их содержание в грунте и горной породе крайне невелико. И, чтобы наладить их добычу в сколько-нибудь значимом промышленном масштабе, нужны инфраструктура, техника и технологии. Которых у талибов нет.

Китай, конечно, может предпринять попытки решить эту проблему масштабными инвестициями, но дело в том, что весь предыдущий опыт инвестирования компаний из Поднебесной в афганскую экономику, которую контролируют талибы, свидетельствует о том, что инвестиции эти с высокой долей вероятности окажутся в итоге «мертвыми». Если дело вообще дойдет до инвестиций, а не кончится, не начавшись, как история с освоением месторождения Мес-Айнак: китайцы рассчитывали добывать там медь на 350 млн долларов в год, но вынуждены были свернуть проект из-за того, что сумма взяток и откатов, затребованных талибами за «разрешение» вести работы на их территории, достигла 30 млн. Почему с литием и кобальтом всё должно пойти по иному сценарию — понятно, видимо, только тем, кто везде ищет очередную теорию заговора...

Кроме того, ориентированная на экспорт экономика (и это давно уже поняли те же китайцы, а чуть раньше — корейцы и японцы) в весьма высокой степени завязана на ситуацию на внешних рынках. А она сегодня в сфере производства тех же электромобилей такова, что автопроизводители всё больше обращают внимание на то, откуда им поставляют компоненты и как добывается сырье для них. В BMW Group, например, не так давно заявили, что все редкоземельные металлы, которые применяются в производстве батарей для машин, выпускаемых группой компаний, поставляются исключительно из «ответственных источников» — то есть для их добычи, в частности, гарантированно не используется принудительный труд в той или иной форме.

Так что бить тревогу пока рано: современные электромобили еще долго не поедут на компонентах из афганских редкоземельных металлов. По крайней мере до тех пор, пока власть в стране удерживают талибы.



* Террористическая организация, запрещенная в России.

**START
VOLT**



TecDoc®
DATA SUPPLIER

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ

ассортимент | цена | качество | гарантия



10
ЛЕТ НА РЫНКЕ
АВТОЭЛЕКТРИКИ



STARTVOLT.COM

ИМАФ 2021

Российский автопром и авторынок
в «постковидную» эпоху

8



Эталон или середняк?

Тест-драйв Volkswagen Tiguan 2.0

16



«Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия»

Есть рекорд! 2 тыс. км на чистом топливе

52



Как ремонтируют турбины

Выясняем на примере
реального автомобиля

40



«Интеравто 2021»

Без гаджетов,
но с электрификацией

58



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **ИМАФ 2021**
Российский автопром и авторынок в «постковидную» эпоху

Автомобили

- 14 **Новости**
- 16 **Эталон или середняк?**
Тест-драйв Volkswagen Tiguan 2.0
- 19 **МАСЛО LUKOIL GENESIS ОДОБРЕНО ДЛЯ НОВЕЙШИХ ДВИГАТЕЛЕЙ VW НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ**
- 20 **Возрождение класса**
Тест-драйв Kia Carnival

Автокомпоненты

- 24 **Новости**
- 29 **MotoRad расширил линейку термостатов**
- 30 **MIMS Automechanika Moscow 2021**
Что привезли в Москву компании-производители автокомпонентов
- 40 **Как ремонтируют турбины**
Выясняем на примере реального автомобиля
- 44 **Калибровка автомобильных систем — перспективная услуга для СТО**

Комтранс

- 46 **Новости**
- 48 **Французский эксклюзив для России**
Тест-драйв Peugeot Traveller 4x4
- 52 **«Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия»**
Есть рекорд! 2 тыс. км на чистом топливе

Автоаксессуары

- 58 **«Интеравто 2021»**
Без гаджетов, но с электромобилизацией

Автоспорт

- 62 **Серебро Захара Слуцкого и доминирование Honda на Moscow Raceway**



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»



Обязательную установку систем ЭРА-ГЛОНАСС отменили до конца года

Автоконцерны до конца года могут не оснащать собранные в России и других странах ЕАЭС автомобили системой экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС. Причина послабления — дефицит электронных комплектующих, с которыми столкнулась автопромышленность.

Коллегия Евразийской экономической комиссии разрешила автопроизводителям не оснащать изготовленные на территории ЕАЭС автомобили системой ЭРА-ГЛОНАСС, сообщает «Коммерсантъ». Исключение составят машины для перевозки опасных грузов, а также специально предназначенные для детей.

По информации издания, такое послабление вызвано дефицитом полупроводников, который привел к нехватке компонентов для производства систем оповещения. Срок выполнения заказа на некоторые чипы для систем управления автомобилем может составлять сейчас около 60 недель, причем без гарантии поставки.

Замдиректора департамента технического регулирования и аккредитации ЕЭК Виген Еномян заявил, что выпущенные автомобили необходимо будет дооснастить модулями ЭРА-ГЛОНАСС до 30 июня 2022 года. Производители обязаны информировать покупателя об этой необходимости. Дооснащение автомобилей будет проводиться за счет производителя в рамках отзывной программы, согласованной с Росстандартом, сообщил В. Еномян.

«Мы поддерживаем решение, позволяющее продавать автомобили без системы ЭРА-ГЛОНАСС до конца года, — заявил журналистам президент АвтоВАЗа Никола Мор в кулуарах форума автомобильной промышленности IMAF. — Оно позволит снизить остроту проблемы перебоев в поставках электронных компонентов. Проданные таким образом машины мы дооснастим системой ЭРА-ГЛОНАСС до следующего лета».

Модули ЭРА-ГЛОНАСС автоматически определяют степень тяжести ДТП и передают данные с точными координатами автомобиля и информацией об аварии оператору, который направляет к пострадавшей машине службы экстренного реагирования ■



Россия может столкнуться с дефицитом запчастей

Наиболее острая его фаза может прийти на конец сентября. Уже сейчас на складах ведущих импортеров и дистрибьюторов запчастей в России существенно сократились запасы наиболее ходовых деталей.

Если ранее на складах автомобильных запчастей хранился запас из 100 тыс. деталей, то сейчас их количество уже сократилось вдвое и продолжает снижаться, сообщает портал Autodoc.ru. Особенно сильно уменьшились запасы запчастей и компонентов, пользующихся устойчивым спросом у российских потребителей.

Эксперты предсказывают скорый дефицит тормозных колодок и дисков, рычагов передней подвески, рулевых реек, некоторых кузовных деталей, запчастей и расходных материалов для обслуживания двигателей. Также общемировой дефицит микросхем привел к снижению запасов компонентов автомобильной электроники.

По мнению специалистов, нехватка этих товарных категорий может начаться в России уже к концу сентября — началу октября этого года. В частности, представитель торговой площадки Autodoc.ru Владислав Соловьев заявил, что компания уже столкнулась с нехваткой тормозных колодок для BMW, Land Rover и ряда других премиальных марок. По словам г-на Соловьева, некоторые запчасти потребителям придется ждать от двух до шести недель ■

Российское представительство Schaeffler отмечает 15-летие

Компания «Шэффлер Руссланд» отметила 15-летнюю годовщину начала работы в России.

В 2006 году Schaeffler Group объединила представительства брендов LuK, INA и FAG в компанию «Шэффлер Руссланд». Сейчас у российского подразделения компании около 90 дистрибьюторов.

В 2014 году Schaeffler запустил свою первую российскую производственную площадку в Ульяновске. На заводе изготавливают комплектующие для российских автоконцернов и ремонтируют подшипники для железнодорожного транспорта и промышленности.

В Schaeffler сообщают, что на сегодняшний день завод в Ульяновске выпускает более 1,5 млн единиц продукции в год. В числе прочего завод производит детали для коробок передач и комплекты сцепления.

Компания Schaeffler Group была основана в 1946 году. Головной офис располагается в Херцогенаурахе ■



В Москве Groupauto выбрала лучший автосервис страны

В рамках международной выставки MIMS Automechanika Moscow в ЦВК «Экспоцентр» состоялся национальный финал конкурса «Лучший автосервис 2021».

На первом этапе общероссийского финала участники прошли тестовое испытание — сообщается, что для каждой номинации тесты разрабатывались отдельно. На втором этапе 10 финалистов в каждой номинации проходили ситуационные испытания вместе с членами жюри. По итогам конкурсного дня были определены победители в каждой категории.

Номинация «Лучший диагност»:

- 3 место — Черноусов Алексей Алексеевич, МуHybrid
- 2 место — Моисеенко Иван Игоревич, «Руки из плеч»
- 1 место — Щеглов Михаил Сергеевич, «12 Вольт»

«Лучший механик»:

- 3 место — Дейкун Егор Михайлович, «Dr. ЁЖиКо»
- 2 место — Тамбовцев Иван Алексеевич, ООО «КСВН»
- 1 место — Худяков Дмитрий Николаевич, «Автоцентр на Мирной»

«Лучший мастер-консультант»:

- 3 место — Фомочкин Александр, Myautolab
- 2 место — Ичалов Антон, Техцентр «На Мирной»
- 1 место — Шегуров Иван Александрович, «100авто»

«Лучший сетевой мастер-консультант»:

- 3 место — Котов Михаил Игорьевич, G-Energy Service
- 2 место — Гиричев Руслан Александрович, FIT SERVICE
- 1 место — Деманов Денис Владимирович, Global Service

«Лучший руководитель»:

- 3 место — Шахназарян Евгений Сергеевич, «Жара»
- 2 место — Литвинюк Андрей Леонидович, «Тойлекс Тольятти»
- 1 место — Двойников Денис Александрович, «АБС АВТО»

«Лучший сетевой руководитель»:

- 3 место — Смердин Михаил Андреевич, «FIT SERVICE, Аэропорт»
- 2 место — Куркин Антон Игоревич, «БестВей Ростов»
- 1 место — Голубев Андрей Анатольевич, «FIT SERVICE, Щербакова»

«Лучшая мини-СТО»:

- 3 место — «Турбо-Дом», Шаповал Александр Сергеевич
- 2 место — «Тойлекс Тольятти», Литвинюк Андрей Леонидович
- 1 место — SolidCar, Чигаров Вадим Викторович

«Лучший автосервис»:

- 3 место — ООО «Техцентр», Батуров Александр Олегович
- 2 место — «Мастер МБ», Осипова Алиса Сергеевна
- 1 место — «Вилдрайв», Колесник Сергей Сергеевич

«Лучший сетевой автосервис»:

- 3 место — Global Service, Рыбакин Илья Юрьевич
- 2 место — «FIT SERVICE г. Бийск Шишкова 47», Зубков Валерий Владимирович
- 1 место — «FIT SERVICE Барнаул», Погуляев Николай Михайлович

Также жюри выбрало восемь победителей в категории «Лучший

из лучших». «Лучшим механиком» признан Васильев Сергей Михайлович (Великий Новгород), «Лучшим мастером-консультантом» стал Чесноков Дмитрий Андреевич (DM Garage); «Лучший сетевой мастер-консультант» — Кузнецов Максим Витальевич («FIT Service, Тайгинская 7/2»), «Лучший руководитель» — Шелудько Григорий Васильевич (GP Service), «Лучший сетевой руководитель» — Евтеев Евгений Юрьевич («FIT Service Зерновая»), «Лучшая мини-СТО» — DM Garage, «Лучший автосервис» — «Механикус», «Лучший сетевой автосервис» — «FIT Service Зерновая».

Генеральным партнером финала выступила компания Bosch. Все победители получили призы и подарки от организаторов и официальных партнеров конкурса ■

CARBERRY.

Выгодное решение

АВТОКОМПОНЕНТЫ С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ

ЩЁТКИ СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЕЙ,
АВТОЛАМПЫ,
ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ,
РОЛИКИ

CARBERRY.DE



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



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



Использование высококачественных материалов.
100% контроль качества



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



CARBERRY.

Performance for value



IMAF 2021



Российский автопром и авторынок в «постковидную» эпоху



Роман Зубко

Перед началом заседания с приветствием к участникам форума обратились генеральный директор компании ITEMF Expo (организатора MIMS Automechanika Moscow) Анна Манвелова, а также вице-президент Messe Frankfurt Exhibition GmbH, бренд-менеджер Automechanika Михаэль Йоханнес (по видеосвязи).

В Москве, в рамках выставки автозапчастей, компонентов и аксессуаров MIMS Automechanika Moscow, прошел XII Международный форум автомобилестроения IMAF 2021. В нынешнем году он был посвящен теме «Автопром после кризиса: новая реальность, новые возможности». В ходе пленарного заседания вопросы о том, как автоиндустрия переживает нынешний период «турбулентности», как она будет развиваться в ближайшем будущем и что нужно предпринять для смягчения последствий кризиса, обсудили президент АвтоВАЗа и главы российских представительств таких компаний, как BMW, Haval, Hyundai, Volkswagen. Все подробности — в материале «Движка».

В роли модератора пленарного заседания выступил генеральный директор АЕБ Тадзио Шиллинг. По его словам, Россия оказалась более устойчивой к кризисным

явлениям в автопроме и на авторынке, чем многие другие страны. С г-ном Шиллингом согласился генеральный директор Volkswagen Group Rus Штефан Меха, отме-

тивший, что российское правительство на фоне прошлогоднего кризиса действовало «быстро и эффективно» в отличие от руководства ряда других стран. Он также напомнил, что компания подписала специнвестконтракт (СПИК) с Минпромторгом РФ в 2019 году и в настоящее время «успешно выполняет его условия». Российское руководство, по его



Генеральный директор компании ITEMF Expo (организатора MIMS Automechanika Moscow) Анна Манвелова



Вице-президент Messe Frankfurt Exhibition GmbH, бренд-менеджер Automechanika Михаэль Йоханнес



Генеральный директор АЕБ
Тадзю Шиллинг



Генеральный директор Volkswagen
Group Rus Штефан Меха

словам, сфокусировано сейчас на увеличении локализации производства автомобилей в стране, и компания вместе с другими участниками рынка обсуждает с правительством, что именно необходимо сделать для этого совместными усилиями. «Дальнейшее увеличение локализации производства станет положительным моментом для индустрии», — подчеркнул г-н Меха.

Подписание СПИК, по словам генерального директора «Хендэ Мотор СНГ» Алексея Калицева, дало руководству компании «ощущение стабильности с точки зрения условий ведения бизнеса». Hyundai, как заявил г-н Калицев, «последовательно реализует проекты, являющиеся обязательствами компании в рамках специнвестконтракта». В частности, в ближайшее время «Хендэ Мотор СНГ» запустит в Петербурге завод по производству двигателей.

Прошлогодние трудности, связанные с локдауном, компания, по словам г-на Калицева, преодолела успешно. Свою роль в этом сыграли господдержка (особенно важной она оказалась на Дальнем

Востоке, где компания за последнее время удвоила свою долю рынка), развитие модельного ряда (в частности, в сегменте внедорожников и кроссоверов), а также «высокий профессионализм представителей дилерской сети». «Это сильная сторона российского автобизнеса», — заявил А. Калицев. В настоящее время, по словам гендиректора «Хендэ Мотор СНГ», компания испытывает проблемы как с поставками электронных компонентов, так и с логистикой в целом — «контейнерный кризис» затронул Hyundai весьма серьезно. Тем не менее по итогам года в компании ожидают пусть и небольшого, но роста продаж по сравнению с 2020-м.

Бренд Naval, как отметил генеральный директор «Хавейл Мотор Рус» Жером Сего, по-прежнему является новым для российского рынка. Поэтому компания Great Wall Motor инвестирует в развитие бренда. Подписанный с правительством РФ специнвестконтракт в компании воспринимают прежде всего как фиксацию долгосрочных обязательств сторон. Naval, по словам г-на Сего, получает серьезную



Генеральный директор «Хендэ Мотор СНГ» Алексей Калицев



Генеральный директор «Хавейл Мотор Рус» Жером Сего

Continental 
The Future in Motion



Ясность вместо пустых слов: **5-летняя гарантия.**

Профессионалы в автосервисе не нуждаются в пустых обещаниях — им нужно качество, на которое они могут положиться. Поэтому для зарегистрированных партнеров мы обеспечиваем 5-летнюю гарантию на все товары Power Transmission Group для рынка послепродажного обслуживания автомобилей. Без «если» и «но».
www.continental-ep.com/5

5-ЛЕТНЯЯ
ГАРАНТИЯ



150
YEARS

ContiTech Antriebssysteme GmbH
www.continental-engineparts.com

поддержку со стороны властей региона, в котором работает завод бренда.

В ближайших планах компании — запуск завода по выпуску двигателей на производственной площадке в Тульской области, а затем (там же) — локального «Центра исследований и разработок». «Мы здесь надолго и будем продолжать инвестировать в российский рынок и в укрепление своих позиций на нем», — заявил гендиректор «Хавейл Мотор Рус». Локализация производства, по его словам, играет сегодня важную роль, особенно в кризисные времена, так как позволяет поддерживать и поставщиков автопроизводителей, и покупателей.

Генеральный директор «BMW Group Россия» Штефан Тойхерт отметил, в свою очередь, что перед компаниями-автопроизводителями, работающими в России, встают, с одной стороны, весьма серьезные вызовы, но с другой — перед ними открываются также широкие возможности. «За время работы в России я смог убедиться и в том, как может расти российский рынок, и в том, как быстро он может падать», — заявил г-н Тойхерт.

2020 год, как сообщил гендиректор BMW Group Russia, был для компании успешным с точки зрения объемов продаж новых автомобилей (по данным АЕБ, 42 271 ед., рост 3% по сравнению с 2019 годом. — Прим. ред.), однако с точки зрения прибыли прошлый год оказался не самым выдающимся. В период активной фазы «коронакризиса» г-н Тойхерт, по его словам, «был впечатлен быстрой реакцией на кризисную ситуацию как со стороны государства, так и со стороны дилеров». В Германии, отметил глава российского представительства, подобные решения принимаются гораздо медленнее. Дилерская сеть BMW в России, по его словам, — «сильная и эффективная, причем не только в Москве и Петербурге».

Дилерское сообщество на пленарном заседании форума представлял президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) Вячеслав Зубарев. Он сказал, что в ассоциации также «не ожидали, что государство сможет



Генеральный директор «BMW Group Россия» Штефан Тойхерт



Президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) Вячеслав Зубарев

так оперативно отреагировать на кризисные явления на авторынке». Кроме того, президент РОАД отметил, что в ассоциации особенно оценили тот факт, что и авто-

производители, и правительство привлекли дилеров к выработке мер поддержки автоиндустрии.

В настоящее время, по словам г-на Зубарева, основной проблемой



является дефицит машин на рынке. «Клиент не может купить автомобиль, как следствие — теряется его лояльность к дилеру и бренду», — отметил президент РОАД. Опыт подсказывает, что в условиях дефицита «никакие меры контроля не помогут побороть спекуляции и другие негативные явления». В ассоциации рассчитывают, что острота данной проблемы снизится к концу текущего года.

Основной же «долгосрочной проблемой» для дилеров г-н Зубарев назвал все более распространенную практику прямых продаж автомобилей производителями (в частности — за счет онлайн-продаж). В качестве главной причины, по которой клиенты все чаще приобретают машины онлайн, президент РОАД выделил стремление к снижению стоимости покупки. «Это долгосрочный тренд, но это не заменит прямого общения клиента с дилером», — надеется г-н Зубарев. — Большая часть клиентов так или иначе останется с дилерами».

Не видят особой проблемы в развитии онлайн-продаж и сами автопроизводители. В частности, Штефан Тойхерт отметил, что в целом процесс общения с клиентом становится сейчас все более «цифровым», в то время как реализация нового автомобиля совсем без участия дилера невозможна даже





Компетентность в каждой детали

BEHR

BrainBee
WORKSHOP SOLUTIONS

CLEVITE

IZUMI

**KNECHT
FILTER**

MAHLE

Детали MAHLE в каждом втором автомобиле

MAHLE является ведущим международным разработчиком и поставщиком продукции для автомобильной промышленности, а также пионером в разработке транспортных средств будущего. Ассортимент продукции охватывает все ключевые направления, включая силовые агрегаты и системы термоменеджмента как для машин с двигателями внутреннего сгорания, так и для электромобилей.

Поставляя запасные части и оборудование для сервисного обслуживания пассажирской и коммерческой техники, MAHLE применяет технологии, используемые для производства продукции, которая поставляется на конвейеры автопроизводителей.



mahle-aftermarket.com

MAHLE

при условии онлайн-продажи. Кроме того, в последнее время меняются поведение и ожидания покупателей: клиент скорее скажет «предоставьте мне мобильность», а не «продайте мне автомобиль», считает гендиректор «BMW Group Россия».

Согласен с подобным тезисом и глава «Хендэ Мотор СНГ» Алексей Калицев, отметивший, что в последнее время происходит «диверсификация потребительских предпочтений» (в частности, каршеринг становится нормой жизни), кроме того, идет процесс цифровизации и трансформации отрасли и самих автомобилей. «В ближайшее время изменится сам принцип коммуникации „клиент — автомобиль — дилер“ — она станет эффективнее и быстрее», — заявил гендиректор «Хендэ Мотор СНГ».

Что касается дальнейших перспектив развития российского авторынка, то наиболее детально их обрисовал в рамках пленарного заседания президент АвтоВАЗа Никола Мор. В краткосрочном периоде, по его словам, они не радужные. Виной тому — резко выросшие цены на металл и сырье (в частности, в России весьма существенно подорожала сталь), а также кризис в поставках электронных компонентов. Это, по словам г-на Мора, может привести к двузачному спаду производства и продаж в процентном отношении, так как приостановки производства возможны и в дальнейшем. Сами же перебои в поставках электроники могут продлиться до 2022 года, так что необходимо найти решение проблемы.

Сегодня, по словам г-на Мора, автопроизводителям недостаточно одной только локализации производства, чтобы быть успешными в России. «Необходима поддержка поставщиков автомобильной промышленности, и мы постоянно обсуждаем это с представителями Минпромторга», — заявил президент АвтоВАЗа.

Говоря о перспективах перехода на экологически чистый транспорт в России, г-н Мор отметил, что в ближайшее время тольяттинский автогигант намерен развивать линейку автомобилей на газомоторном топливе, прежде всего на CNG (сжатом природном газе). Это, по его словам, «хоро-



Президент АвтоВАЗа Никола Мор

шее решение как для снижения экологической нагрузки, так и для повышения топливной эффективности» автомобилей. В данной

сфере АвтоВАЗ рассчитывает на правительственную поддержку. На российские перспективы автомобилей на водородных топливных ячейках в Тольятти смотрят менее оптимистично: по словам г-на Мора, у подобных машин «есть потенциал в сегменте LCV, однако в легковом сегменте он существенно меньше».

Что же до электромобилей, то, как заявил президент АвтоВАЗа, они могли бы успешно продаваться в крупных российских городах, где больше возможностей для развития зарядной инфраструктуры. Инвестиции в производство и развитие целого семейства машин на электротяге АвтоВАЗом уже запланированы: в 2027–2029 го-

дах, по словам Никола Мора, будет представлен целый ряд электромобилей марки Lada, а в 2030-м доля таких машин в общем объеме продаж бренда должна достигнуть примерно 10%. «Мы обсуждали с Минпромторгом меры поддержки продаж электромобилей и вопросы организации производства батарей в России», — заявил г-н Мор.

Однако его коллеги — руководители работающих в РФ зарубежных компаний-автопроизводителей — в отношении перспектив электромобилей в нашей стране настроены куда менее оптимистично. «Всё зависит от покупателей: готов ли российский покупатель в массовом порядке приобретать электромобили? Нет, и к 2030 году тоже будет не готов», — заявил, в частности, Штефан Тойхерт из BMW Group Russia. А глава Volkswagen Group Rus Штефан Меха, в свою очередь, предупредил, что традиционными протекционистскими мерами «защитить» российский рынок от проникновения новых технологий невозможно. «Россия всё равно втянется в орбиту глобальных изменений в автоиндустрии», — отметил г-н Меха.





HITACHI

Inspire the Next

HITACHI **HÜCO** TOKICO

ВЫГОДА
ОТ НАШЕГО
ШИРОКОГО
АССОРТИМЕНТА
ОРИГИНАЛЬНЫХ
ЗАПЧАСТЕЙ



Hitachi Astemo Aftermarket Germany GmbH

Astemo

МК KASHIYAMA CORP.



**ПРОИЗВОДЯТСЯ
В ЯПОНИИ С 1960 ГОДА**



Premium Brake Pad

TOYOTA	NISSAN	HONDA	MITSUBISHI	MAZDA	SUBARU
SUZUKI	ISUZU	HINO	FUSO	HYUNDAI	KIA
FORD	GMC	DODGE	CHRYSLER	JEEP	
VOLKSWAGEN	RENAULT	AUDI	LADA		and more..

Toyota привезет в Россию «спортивный» Land Cruiser 300

Российские дилеры компании Toyota начали принимать заказы на внедорожник Land Cruiser 300 в версии GR Sport.

Внешне GR Sport можно отличить по новой решетке радиатора с крупными сотами, матовым черным бамперам с серебристыми накладками и черной глянцевой окраске зеркал, дверных ручек, рейлингов и корпусов «противотуманок». Дизайн внедорожника дополняют черные 18-дюймовые диски и боковые подножки с новым дизайном. Салон спецверсии выполнен в черно-серой гамме; на выбор клиентам предлагается семь цветов кузова, включая вариации белого и черного, а также пепельно-серый и красный металлик.

Для GR-Sport инженеры Toyota изменили диапазоны срабатывания фирменной системы кинетической стабилизации E-KDSS. В результате подвеска стала более жесткой, что призвано уменьшить поперечные крены и продольные клевки кузова при езде по асфальту.

Автомобиль комплектуется всеми доступными «внедорожными» помощниками, включая обновленную систему поддержания скорости на бездорожье Crawl Control и систему кругового обзора Multi-Terrain Monitor.

Дизельный Land Cruiser 300 GR-Sport доступен для заказа по цене от 7 620 000 рублей, а за бензиновую версию дилеры просят от 7 684 000 рублей ■



Компакт-кроссовер Chevrolet Trailblazer доехал до России

Компания Chevrolet огласила российские цены и комплектации нового кроссовера Trailblazer.

Автомобиль оснащается 1,3-литровым бензиновым двигателем Ecotec с турбонаддувом. Мощность агрегата 150 л.с., а до 100 км/ч новый Trailblazer способен разогнаться за 9,2 секунды.

Кроссоверы в базовой комплектации LS по цене от 2 049 000 рублей оснащаются вариатором и передним приводом, а также тканевой обивкой салона, 17-дюймовыми дисками, подогревом передних сидений, круиз-контролем и задними парктрониками.

В версии LT (от 2 180 000 рублей) добавятся система бесключевого доступа, рейлинги, серебристые накладки на бамперы и регулировка руля по наклону и вылету, а сиденья будут отделаны искусственной кожей. По цене от 2 303 000 рублей автомобиль в исполнении LT доступен с полным приводом и 9-ступенчатым «автоматом».

Самыми дорогими версиями Trailblazer стали Activ и RS с одинаковой начальной стоимостью 2 447 000 рублей. Топовые комплектации дополнительно оснащены системой климат-контроля с функцией ионизации воздуха, камерой заднего вида, двумя выхлопными трубами, светодиодными задними фонарями и набором электронных помощников. За доплату кроссовер можно оснастить двухзонным климат-контролем, аудиосистемой Bose, мультимедиа с навигацией или двухсекционным люком.

Начало продаж нового Trailblazer в России запланировано на середину сентября нынешнего года ■

Mercedes представил «внедорожный» универсал C-Class

Новый Mercedes-Benz C-Class All-Terrain стал «мягким гибридом» и получил дополнительные внедорожные режимы.

C-Class All-Terrain отличается от стандартного универсала иной решеткой радиатора, пластиковыми накладками на колесные арки и бамперами с измененным дизайном; клиренс «внедорожной» версии увеличен на 40 мм. Автомобиль доступен только с системой полного привода 4Matic, которая распределяет крутящий момент между передней и задней осью в соотношении 45:55.

В список оснащения также вошли режимы Offroad и Offroad+ с системой помощи при спуске, предназначенные для езды вне асфальта. За доплату автомобиль можно оснастить светодиодной оптикой Digital Light со специальным режимом, который позволяет при езде по легкому бездорожью на скорости до 50 км/ч раньше «высвечивать» препятствия.

Благодаря пластиковому обвесу и увеличенному клиренсу All-Terrain стал на 4 мм длиннее (4755 мм) и на 21 мм шире (1841 мм) стандартного C-Class Estate. Высота автомобиля — 1494 мм.

Покупатели версии All-Terrain смогут выбрать между 2,0-литровым битурбодизелем OM 654 M мощностью 265 л.с. с «мягким» гибридным «довеском» в виде 48-вольтового стартер-генератора и бензиновой 211-сильной «турбочетверкой» M 254, которой «помогает» 20-сильный электромотор.

В Европе продажи нового Mercedes-Benz C-Class All-Terrain должны начаться до конца текущего года ■



Новый Audi e-tron S получил российский ценник

Российское представительство Audi начало принимать заказы на электрокроссоверы e-tron S и e-tron S Sportback.

Цены на Audi e-tron S, как сообщает пресс-служба компании из Ингольштадта, начинаются с отметки 8 450 000 рублей; за версию Sportback дилеры просят от 8 655 000 рублей. Новые электрокроссоверы уже появились у крупных дилеров Audi в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи и Екатеринбурге.

Новый e-tron S оснащается, напомним, тремя электродвигателями, суммарная мощность которых в режиме Boost достигает 503 л.с. Разгон до «сотни» в таком режиме занимает 4,5 секунды, а максимальная скорость электромобиля в новой версии выросла с 200 до 210 км/ч. Как заявляют в Audi, установленный на задней оси e-tron S дополнительный электродвигатель сделал поведение машины более спортивным.

При этом запас хода у «заряженных» электрокроссоверов снизился. У e-tron S он составляет 372 км, у версии Sportback — 378 км. Для сравнения: стандартный e-tron способен преодолеть до 436 км на одной зарядке.

Обе модели e-tron S получили новые передние и задние бамперы, вставки диффузора, расширенные на 23 мм колесные арки и алюминиевые корпуса наружных зеркал. В качестве опций для электрокроссоверов серии S предлагаются бамперы контрастного цвета, черная окраска элементов экстерьера, оранжевые тормозные суппорты и обивка сидений кожей Valcona с тиснением литеры S ■

Genesis показал полностью электрический кроссовер GV60

Компания Genesis раскрыла внешность нового GV60, который станет первым электрокроссовером бренда.

Автомобиль будет базироваться на платформе E-GMP, которая также используется для компактных кроссоверов Hyundai Ioniq 5 и Kia EV6. Новый электрокроссовер получит уникальный дизайн передней части кузова, вдохновленный формой раковины моллюска. Капот и крылья автомобиля должны восприниматься единым целым, отмечает пресс-служба Genesis.

Уже известно, что функцию зеркал заднего вида будут выполнять камеры, передающие изображения на два монитора в салоне, а дверные ручки будут выдвигаться при приближении к автомобилю.

Центральным элементом «ретрофутуристичного» салона призван стать стеклянный шар с подсветкой, который будет выполнять функции селектора режимов электромотора. В Genesis отмечают, что всеми вышеуказанными опциями будут оснащаться машины для корейского рынка. О комплектациях GV60 для рынков других стран компания пока не сообщает ■



TMI
TATSUMI



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



Роман Зубко

Volkswagen Tiguan 2.0

В модельном ряду Volkswagen есть как минимум две легендарные модели, имеющие непрерываемый авторитет среди экспертов и рядовых автомобилистов и признаваемые эталонами в своих классах: это Golf, именем которого назван целый сегмент автомобилей, и Passat. Сегодня, когда миром правят кроссоверы, «Фольксвагену» тоже есть что предложить покупателю. Основной «ударной единицей» марки в этом классе выступает Tiguan — среднеразмерный кроссовер, в настоящее время самый популярный SUV в Европе. Осенью 2020 года Tiguan нынешнего, второго, поколения претерпел плановый рестайлинг, а в конце прошлого — начале нынешнего года вышел на российский рынок. Обозреватели «Движка» дважды проехали на обновленном «Тигуане» по маршруту Радищева и устроили ему «проверку боем» на региональных шоссе и заштатных грунтовках Ленинградской области, чтобы выяснить, можно ли считать нынешний Tiguan эталоном в своем классе.

Наше знакомство с обновленным «Тигуаном» началось

в столичной толчее и продолжилось на трассе М-11 «Нева». Ни в восьмибалльных пробках на МКАД, ни на автомагистрали автомобиль не дал повода для более или менее серьезных претензий.

В городе нам особенно приглянулись по-немецки выверенная эргономика, удобство посадки, современная мультимедиа-система с хорошо звучащей «музыкой» и быстрым откликом, а также отменно работающий климат-контроль: выставил желаемую температуру, включил режим

Эталон или середняк?

«Авто» — и больше к климатическим настройкам можно не возвращаться. Даже к пресловутым сенсорным регуляторам температуры

в салоне мы быстро привыкли: поняв один раз, куда нужно протянуть руку, чтобы сделать потеплее/похолоднее, в другой раз об этом даже не задумываешься.

На скоростном шоссе подкупил прежде всего силовой агрегат. Tiguan достался нам на тест в версии 2.0 TSI (180 л.с.) с «роботом» DSG-7 и полноприводной

трансмиссией 4Motion. Двигатель, развивающий максимальный крутящий момент 320 Нм уже при 1500 об/мин, в городе не особо впечатлил: при старте с места от мотора с такими характеристиками ожидаешь чуть большей прыти. А вот при разгоне с хода к динамике нет никаких вопросов: 180 «лошадей» тянут дружно и бодро вне зависимости от того, с какой скорости начинаешь разгон — с 30, 80 или 130 км/ч.

Роботизированная коробка передач перебирает ступени быстро и практически «бесшумно», не допуская каких-либо

19-дюймовые колеса тестового Tiguan 2.0 с шинами Pirelli Scorpion размерности 235/50 R19 выглядят, безусловно, эффектно. Но автомобиль на таких «катках» излишне подробно собирает разного рода дорожную мелочевку. Для наших дорог и направлений предпочтительнее 18-, а лучше 17-дюймовые покрышки





Интерьеры автомобилей Volkswagen принято называть «офисами на колесах». С точки зрения дизайна, возможно, так оно и есть. Однако и пространство в салоне Tiguan (особенно место водителя) организовано настолько удачно, что в какой-то момент ловишь себя на мысли: да в таком «офисе» можно жить!..



провалов в тяге даже при интенсивном разгоне. Единственный повод для придинок обнаружился лишь в вялотекущем «пробочном» потоке: в переходных режимах коробка нет-нет да и начинает чуть подергивать автомобиль, не доводя, впрочем, дело до откровенного дискомфорта.

Режим «Спорт» мы попробовали по большому счету «для галочки». Да, коробка в нем дольше держит включенную передачу и практически не задействует седьмую, а автомобиль чуть активнее следует за педалью газа. Но радикально характер машины это не меняет: Tiguan 2.0 динамичен

в любом режиме! И экономичен: на платной магистрали при крейсерской скорости около 130 км/ч автомобиль расходовал в среднем 8,0 литра бензина на 100 км пути. В смешанном цикле на маршруте «город — пригород» с учетом пробок расход увеличился на 0,3–0,4 л / 100 км.

Ходовая часть «Тигуана» явно настраивалась с прицелом скорее на управляемость, нежели на комфорт. Подвеска автомобиля — по-немецки плотная (на технологических стыках эстакад и неровностях с острыми краями — даже излишне), зато не допускающая и намека

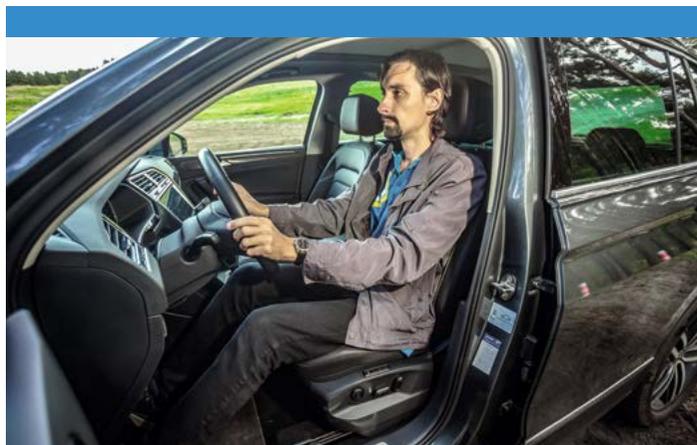
на раскачку. При проезде «лежащих полицейских» и активной езде по грунтовым дорогам эта плотность подвески, правда, усугубляется ее короткоходностью: то и дело слышишь, как передние амортизаторы с ощутимым стуком выбирают ход сжатия. На проселке это вынуждает сбавлять ход и внимательно относиться к промоинам, оставшимся после глубоких луж.

Кайф от езды на «Тигуане» в другом — в том, как он может объезжать неровности и ехать

по относительно ровным извилистым дорожкам. Автомобиль нисколько не «упирается» на входе в поворот и четко держит траекторию на дуге, а руль, на малых скоростях кажущийся порой излишне легким, по мере роста боковой загрузки колес становится все более информативным. В итоге, прохватив на 2,0-литровом «Тигуане» по свободному региональному шоссе с обилием поворотов разной крутизны и интересным рельефом, жалеешь порой, что приходится вновь выезжать на федеральную трассу!..

К тормозам не возникло ни одной претензии: информативный привод, выверенное усилие на педали, высокая эффективность торможения. Последний параметр нам пришлось испытать в экстренной ситуации: тормозить едва ли не «в пол» вынудил водитель «Шкоды», безрассудно вышедший

Водитель ростом выше 190 см без каких-либо проблем устраивается за рулем, даже не выбирая до конца диапазон продольной регулировки сиденья. Вполне комфортнорослому человеку и «самому за собой». Перед коленями, правда, запас пространства минимален, зато крыша на макушку совсем не давит, несмотря на наличие в машине люка





Вывесить Tiguan с его короткоходной подвеской оказалось делом нехитрым. Однако автомобиль в такой ситуации не пасует: система полного привода и электронные ассистенты срабатывают быстро и четко

на обгон на подъеме именно в тот момент, когда на вершине горки оказался автор этих строк на тестовом «Тигуане»...

Напоследок о ценах. Тестовый Tiguan 2.0 TSI в комплектации Exclusive стоил на момент подготовки этого материала 2 819 900 рублей. С учетом всех пакетов опций — свыше 3 млн. Немало, но по нынешним временам — не заоблачно, учитывая, что сопоставимые по мощности и комплектации прямые конкуренты в лице новых Toyota RAV4 и Hyundai Tucson тоже стоят от 2,7–2,8 млн рублей без учета пакетов опций. Стоит отметить и то, что дилеры Volkswagen, в отличие от дилеров азиатских брендов, не могут позволить себе совсем уж внаглую накручивать цены на Tiguan — иначе покупатели уйдут в салоны Skoda за более крупным и вместительным кроссовером Kodiaq...

Каков итог?

Обновленный Volkswagen Tiguan по основным потребительским качествам — автомобиль практически без явных слабых мест. Какой параметр ни возьми — все окажется на средневысоком по меркам класса уровне. Разве что подвеску хотелось бы иметь менее чувствительную к типично российским дорожным невзгодам.

Ну а понятие «Премиум-класс», кажется, нуждается в пересмотре. Или же к премиальным авто нужно ужесточать требования, раз уж в среднем классе появляются столь сильные игроки...



Багажник — внушительный по объему (615 литров) и «правильный» по форме и конфигурации проема. Есть подсветка, удобные ниши под инструмент и канистры с маслом или «омывайкой»; спинка заднего дивана складывается по частям — кроме того, можно регулировать угол ее наклона

Стоимость протестированного автомобиля
Volkswagen Tiguan 2.0
3 035 000 ₽



ХАРАКТЕРИСТИКИ Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4509x1839x1675
Снаряженная масса, кг	1642
Объем багажника, л	615
Клиренс, мм	191
Двигатель	
Тип	Бензиновый R4, с турбонаддувом
Объем, куб. см	1984
Мощность, л. с. при об/мин	180/3940
Крутящий момент, Нм при об/мин	320/1500
Трансмиссия	7-ступенчатая, роботизированная
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	204
Средний расход топлива, л	8,6

ОЦЕНКИ Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion

ИНТЕРЬЕР	8,71	Внутри Tiguan стилистически строг и по-немецки эргономичен, а качество материалов и отделки таково, что лучше — только «Премиум». Простором сзади автомобиль не балует, но и откровенной тесноты нет.
Обзор	9	
Эргономика	9	
Качество материалов	9	
Простор	8	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	8	
Багажник	9	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,6	На ходу Tiguan 2.0 динамичен и экономичен одновременно, причем необходимости в режиме «Спорт» нет никакой. Тормоза настроены отменно, а по управляемости «Тигуану» мало найдется равных в его классе.
Динамика	9	
Управляемость	9	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8,66	От посторонних шумов «Тигуан» изолирован достойно — лишь ветер в зеркалах бывает назойлив при езде по трассе. А вот подвеска жестковата. Список опций (по меркам среднего класса) — едва ли не безбрежный!
Акустический	9	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,65	Кажется, понятие «Премиум» нуждается в пересмотре, если даже в среднем классе появляются столь сильные игроки.



МАСЛО LUKOIL GENESIS ОДОБРЕНО ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ VW ПОСЛЕДНЕГО ПОКОЛЕНИЯ

ЛУКОЙЛ начинает производство моторного масла **GENESIS SPECIAL VN OW-20** для двигателей нового поколения Volkswagen. Масло получило официальное одобрение по прогрессивной спецификации **VW 508 00 / 509 00**, набирающей популярность в Европе.

Отвечая на новые ограничения выбросов CO₂, европейские автоконцерны делают ставку на производство все более экономичных двигателей, рассчитанных на использование масел категории вязкости OW-20. Они разработали серию различных спецификаций для таких маловязких смазочных материалов. И одна из самых прогрессивных из них — это VW 508 00 / 509 00, которая в ближайшие годы должна стать главным стандартом для современных двигателей легковых авто концерна VAG.

Новинка от ЛУКОЙЛа — малозольное масло **GENESIS SPECIAL VN OW-20** — успешно прошла испытания, получив официальное одобрение VW 508 00 / 509 00. К слову, это моторное масло также соответствует требованиям современных отраслевых стандартов ACEA C5 и API SN PLUS.

Масло обладает умеренным показателем HTHS (High Temperature High Shear — параметр, показывающий вязкость масла при повышенной температуре в динамических условиях), что характеризует высокую топливную экономичность смазочного материала. **GENESIS SPECIAL VN OW-20**

также демонстрирует низкий уровень сульфатной золы, что говорит о его совместимости с устройствами доочистки выхлопных газов.

Впрочем, уделяя внимание экологичности, разработчики моторного масла не забыли и об основной роли смазочного материала — защищать двигатель от износа и отложений. Защитные характеристики **GENESIS SPECIAL VN OW-20** по результатам

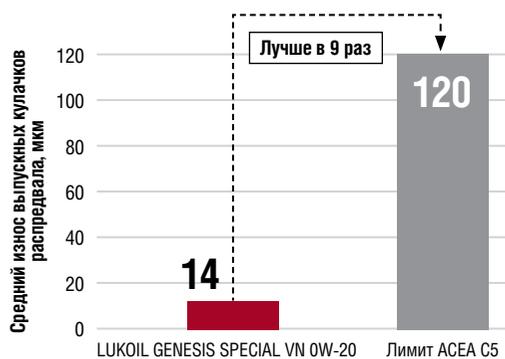
стендовых испытаний до 9 раз лучше нормативов ACEA C5, а моющие свойства — до 2 раз! Кстати, моторное масло успешно прошло более 30 различных тестов Volkswagen и ACEA, отразивших и другие достоинства «двадцатки» — низкотемпературные свойства, увеличенный интервал замены и защиту от преждевременного воспламенения смеси в цилиндре (LSPI).

GENESIS SPECIAL VN OW-20 предназначено для новейших высокоэффективных бензиновых и дизельных двигателей «Евро-6» в автомобилях концерна VAG (VW,

Audi, Seat, Skoda, Porsche). Смазочные материалы, разработанные по стандарту VW 508 00 / 509 00, не предназначены для двигателей более ранних спецификаций VW 502 00 / 505 00 или 504 00 / 507 00 — последние требуют применения более вязких масел. Для того чтобы при обслуживании автомобиля случайно не произошло смешивания со смазочными материалами других спецификаций, все масла VW 508 00 / 509 00 маркируются зеленоватым красителем.



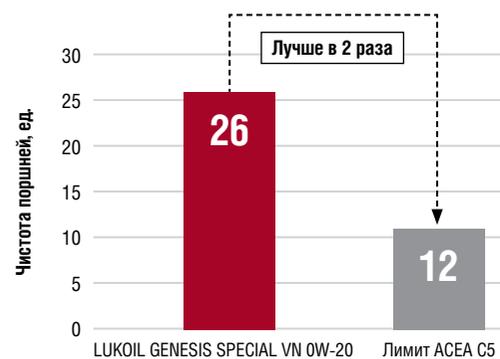
Результаты теста ACEA CEC L-99-08 | OM 646 LA



- Тестируется двигатель MB OM 646 DE 22 LA объемом 2,2 литра
- Тест длится 300 часов

LUKOIL GENESIS SPECIAL VN OW-20 образует прочную защитную масляную пленку, защищающую механизмы двигателя от износа за счет оптимально подобранного баланса базовых масел и современного пакета присадок

Результаты теста ACEA CEC L-99-08 | OM 646 LA



- Тестируется двигатель MB OM 646 DE 22 LA объемом 2,2 литра
- Тест длится 300 часов

LUKOIL GENESIS SPECIAL VN OW-20 обеспечивает чистоту поршней за счет улучшенных антиокислительных и моющих характеристик

Kia Carnival



Станислав Мартинкевич

Казалось бы, минивэны уже несколько лет как почили в бозе. Кроссоверы, в том числе и семиместные, практически всех возможных размеров вытеснили однообъемные легковушки, а коммерческие недорогие микроавтобусы так и остались уделом корпоративных парков и отдельных частных клиентов. Однако в 2021 году произошло нетривиальное событие: компания Kia рискнула возродить в России класс не самых востребованных многоместных машин — и не прогадала. Разбираемся, почему отечественные автомобилисты, несмотря на крайне невыгодные условия сделки, раскупают новый Kia Carnival.

Типичный минивэн конца 1990-х — начала 2000-х — эдакий круглый бочонок с крайне практичным и просторным салоном, но не самой привлекательной внешностью. Как ни пытались производители тех лет экспериментировать с дизайном, выходило странно. Самые нетривиальные и интересные модели по традиции получались у французов, но их имидж в нашей стране оставлял желать лучшего. В какой-то мо-

мент волну поймал Ford со своими вэнами C-Max и S-Max, но долго продержаться не смог и он.

В общем-то, Kia Carnival что первого, что второго, что третьего поколения от мейнстрима тех лет отличался несильно. Единственной ярко выраженной особенностью всегда был двухобъемный кузов с обозначенным капотом в стилистике американских вэнов. Собственно, именно эта тема и получила развитие в модели четвертой генерации, только на этот раз корейцы придали автомобилю некоторые черты кроссовера, что и стало первым залогом успеха.

Если вы еще не купились на внешность, значит, пора

Возрождение класса

заглянуть в салон, который, скорее всего, расставит все точки над ё даже без пробной поездки. А все потому, что Kia наконец-то решила отойти от азиатской экономии на спичках. Помнится, спортивный седан Kia K5 GT Line, побывавший



«Борзая» внешность, обилие хрома, визуально отделенный багажник и чуть увеличенный клиренс: поставь Kia Carnival на раму — и получился бы конкурент какому-нибудь Ford Expedition. Длина машины свыше пяти метров, ширина — почти два. Выглядит корейский вэн действительно круто, а потому покупатели не стесняются сдавать в зачет потрепанные, но солидные вседорожники вроде «Туарега»

у нас на сравнении с Volkswagen Passat, произвел странное впечатление. Усыпанная дорогами опциями машина резала глаз безвкусицей и средненького качества материалами. Так вот Carnival производит совершенно другое впечатление, несмотря на то что многие элементы у моделей Kia унифицированы.

Первое, что бросается в глаза, — конечно же, практически метровый двойной экран, выполняющий роль щитка приборов и дисплея бортового компьютера. До этого подобная «фишка» встречалась только на Mercedes-Benz, а сейчас доступна и для Kia. Второй фактор — сочетание фактур и качества материалов: черно-белый кожаный салон с оригинальным декором воспринимается и ощущается дорого. Чего стоят только специальные дверные накладочки с эффектом трехмерной подсветки! Народное происхождение Carnival выдает только фурнитура.

Что касается посадки за рулем, то прямо внедорожной ее, конечно, не назвать. Сами сиденья не балуют профилем и количеством регулировок, зато имеют и подогрев, и вентиляцию. «Шайбу» режимов «автомата» Kia, очевидно, подсмотрела у автомобильной концерна JLR.

Самое интересное в минивэне, само собой, сзади. И тут Kia Carnival тоже есть чем удивить. Во-первых, можно выбрать семи- или восьмиместный салон. Причем делать это надо, хорошо подумав. Номинально трехместная «галерка» одинаковая и там и там. Сидеть на третьем ряду комфортно, учитывая, что подстаканники, USB-розетки и даже шторки



Уровень оснащения топ-версии — на зависть некоторым брендам премиум-класса. Все радарные комплексы и системы помощи при вождении у минивэна есть: от слежения за дорожными знаками до активного круиза. Мультимедиа-возможности также практически безграничны — от разных обоев щитка приборов, совмещенных с камерами кругового обзора и режимами движения, до онлайн-подключения к медиасервисам. Есть даже отдельная камера для наблюдения за пассажирами сзади



на окнах присутствуют у каждого пассажира. Есть и крепления Isofix.

Если вы выбираете трехместный второй ряд — значит, вы семьянин и дачник. Такая версия обладает самой большой возможностью к трансформации: сиденья можно двигать, переставлять и ставить против хода (правда, делается это довольно муторно), а также полностью убирать из салона, превращая Carnival в трехкубовый фургон.

А вот если вы выбираете двухместный вариант, как в нашем случае, значит, на первом месте у вас комфорт VIP-пассажира, ибо никакой трансформации салона два люкс-кресла не подразумевают. Зато подразумевают уровень бизнес-класса: нажатие кнопки — и комфортабельный трон превращается полулежачий шезлонг с оттоманкой, само собой, с подогревом, вентиляции, отдельным блоком управления

Компоновочный недостаток минивэна — невозможность на ходу передвигаться между первым и вторым рядом, как это сделано, например, у микроавтобусов: все место впереди занимает огромный тоннель между сиденьями. Кстати, не особо хорошо у Carnival и со всякими тайниками-бардачками — подстаканники и кармашки имеются, но маленькие и в небольшом количестве

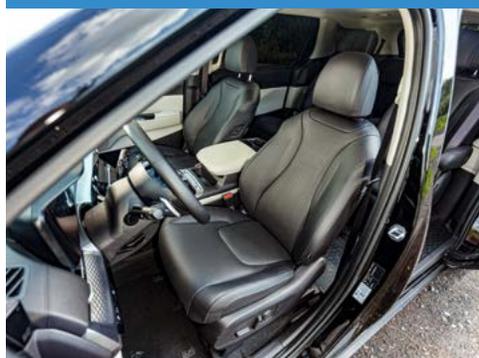
климат-контролем и даже регулировкой правого переднего кресла.

На выбор Kia предлагает два двигателя — бензиновый и дизельный — исключительно с 8-ступенчатым «автоматом» и передним приводом. В нашем случае на тест достался хорошо знакомый солярочный агрегат 2.2 в «налоговой» форсировке 199 л.с.

Сочетание агрегатной пары очень хорошее — тянет мотор отменно, правда, без фанатизма.

Рекорды разгона и скорости на нем ставить не нужно, но большей части потока Kia нос утрет. Дизельное стрекотание отдаленно слышно либо на холостом ходу, либо на пределе оборотов. В остальном Carnival хорошо шумоизолирован и в дальней дороге не напрягает.

Порадовал взн и на ходу — в первую очередь, как ни странно, драйверскими повадками. Для своего класса и размеров Carnival отлично слушается руля и лихо проходит виражи: настройки шасси подобраны как будто по европейским лекалам, но, увы,





Стоимость протестированного автомобиля

Kia Carnival 2.2 CRDi
3 689 900 ₽

с корейскими нюансами. Секрет поведения — в поджатых стойках, которые оказались не очень готовы к разбитым дорогам: такому кораблю, как Kia Carnival, отчетливо не хватает плавности хода, что отчасти пытаются сгладить высокопрофильные шины. Но, как ни крути, на колдобинах в машине потряхивает.

Каков итог?

Kia Carnival — очень удачная заявка на возвращение популярности классу минивэнов, правда, далеко не идеальная. Объявленный «без пяти минут премиум» пока ощущается большим авансом,

Багажник у минивэна огромный — 627 литров даже при всех разложенных креслах. Но загружать его придется в таком случае вертикально. Еще одна особенность: место для запасного колеса, причем неполноценного, осталось только по центру днища, под правым пассажирским креслом. Как туда убрать пробитое полноценное, будут рассказывать уже реальные владельцы

но общее впечатление от машины действительно весьма положительное. Во-первых, видно, что Kia прислушивается к критике и делает работу над ошибками. Во-вторых, не боится рисковать, предлагая интересные нишевые продукты. Ну и в-третьих, не сильно жадничает, выставляя за добротный автомобиль вполне адекватную цену: в полтора-два раза ниже сопоставимых по уровню единичных конкурентов.

Последний фактор оказался настолько очевидным, что дилеры корейской марки со всем звериным оскалом капитализма прибавляют к цене Carnival по 500–700 тысяч рублей от себя, объясняя это тем, что «и так все равно берут».



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Прагматика Купчино», официальному дилеру Kia в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.



ХАРАКТЕРИСТИКИ Kia Carnival 2.2 CRDi

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	5155x1995x1740
Снаряженная масса, кг	2095
Объем багажника, л	627
Клиренс, мм	182
Двигатель	
Тип	Турбодизель, R4
Объем, куб. см	2151
Мощность, л. с. при об/мин	199/3800
Крутящий момент, Нм при об/мин	440/1750
Трансмиссия	8-ст., автоматическая
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,7
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л	6,5

ОЦЕНКИ Kia Carnival 2.2 CRDi

ИНТЕРЬЕР	8,85	В дорогом исполнении салон Carnival немного недотянул до премиума. В остальном — просторный, удобный и функциональный вэн с рядом мелких огрехов.
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	8	
Простор	10	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8	200-сильный турбодизель — универсальный мотор. Его мощности хватает в городе, а экономичность порадует на трассе. Плюс Carnival неплохо рулится для вэна, но тормозит на большой и тяжелой машине лучше с запасом.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	7	
Экономичность	9	
КОМФОРТ	8,33	Carnival благодаря хорошей шумоизоляции и великолепному оснащению очень комфортен, но на ровной дороге. Колдобины, ухабы и стыки асфальта нарушают идиллию.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	10	

ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА **8,39**



NISSHINBO



НИКАКИХ КОМПРОМИССОВ.

Оригинальные компоненты тормозной системы для ЯПОНСКИХ и КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Фирменная J-фаска Nisshinbo.



Специфический профиль J-фаски Nisshinbo способствует более стабильному подавлению шума тормозных колодок.



Реклама

ООО «ТМД Фрикшн Евразия»

www.nisshinbo-brakes.com

安心を世界に

www.osram.ru



Наполни жизнь светом!
Бюджетные светодиодные лампы
OSRAM LEDDriving® HL

2 года гарантия OSRAM • Доступная цена • + 110% яркости*
Цветовая температура 6000 К • Уже в продаже



Свет – это OSRAM

OSRAM

*По сравнению с минимальными требованиями стандарта ECE. Данные продукты не имеют одобрения ECE и не разрешены для использования во внешних световых приборах на дорогах общего пользования.

Реклама

LUZAR выпустил новый осушитель кондиционера для «японцев»

Ассортимент осушителей системы кондиционирования компании LUZAR пополнился моделью для автомобилей Toyota, Lexus и Suzuki.

Фирменный осушитель состоит из тканевого пакета, заполненного гранулами адсорбента, фильтра с сеткой и крышки с прокладками.

Осушитель выполняет две основные функции: удаляет образовавшуюся влагу в системе кондиционирования и фильтрует хладагент от мелких твердых примесей, образовавшихся в результате износа компрессора.

В LUZAR сообщают, что новый осушитель подходит для автомобилей марок Toyota, Lexus и Suzuki, а рекомендованная розничная цена запчасти — 785 рублей ■



Trialli запустил продажи новых опор стоек амортизатора

Компания Trialli расширила фирменный ассортимент опорами стоек амортизатора для Lada Vesta, Chevrolet Lanos, Volkswagen Golf и ряда других машин.

Владельцы Lada Vesta смогут приобрести опоры передних стоек амортизатора как с подшипником по цене 2355 рублей, так и без него за 1130 рублей. Для Chevrolet Lanos 2002 м.г. доступны правая и левая опора по рекомендованной розничной цене 1640 рублей.

Для Aveo 2003 м.г. доступна опора задней стойки по цене 515 рублей. Опоры передних стоек за 1355 рублей также предлагаются для седана Cruze 2009 м.г. Опоры стоек с подшипником для Volkswagen Golf 2003 м.г. стоимостью 1570 рублей подойдут на и Golf 2008 м.г., а также на Passat 2005 м.г. и на Skoda Octavia 2004 м.г. Аналогичные опоры по цене 1425 рублей теперь доступны и для Toyota Avensis.

Владельцам Skoda Fabia 1999 м.г. за 975 рублей теперь доступна передняя опора стойки амортизатора без подшипника. Для Nissan Note 2006 м.г. и Tiida 2004 м.г. компания предлагает правые и левые передние опоры стоек амортизатора. Версия с подшипником обойдется в 1710 рублей, без него — в 1070 рублей.

Опоры передних стоек Trialli доступны для Kia Picanto 2004 м.г. в версиях как с подшипником за 740 рублей, так и без него за 530 рублей. В двух версиях по цене 1230 и 1070 рублей соответственно предлагаются передние опоры стоек амортизатора для Mitsubishi Outlander 2007 м.г. и Lancer 2007 м.г.

Передние стойки амортизаторов Trialli доступны для владельцев Citroen C4 2004 м.г. и Berlingo 2009 м.г., а также для Peugeot 307 2000 м.г. и Partner 2009 м.г. Версия без подшипника обойдется в 590 рублей, а вместе с подшипником стоимость запчасти составит 1000 рублей ■



Airline представил шипы для восстановления зимних шин

Компания Airline представила новую линейку товаров. Фирменный ассортимент пополнили ремонтные шипы и ручной шиповальный инструмент.

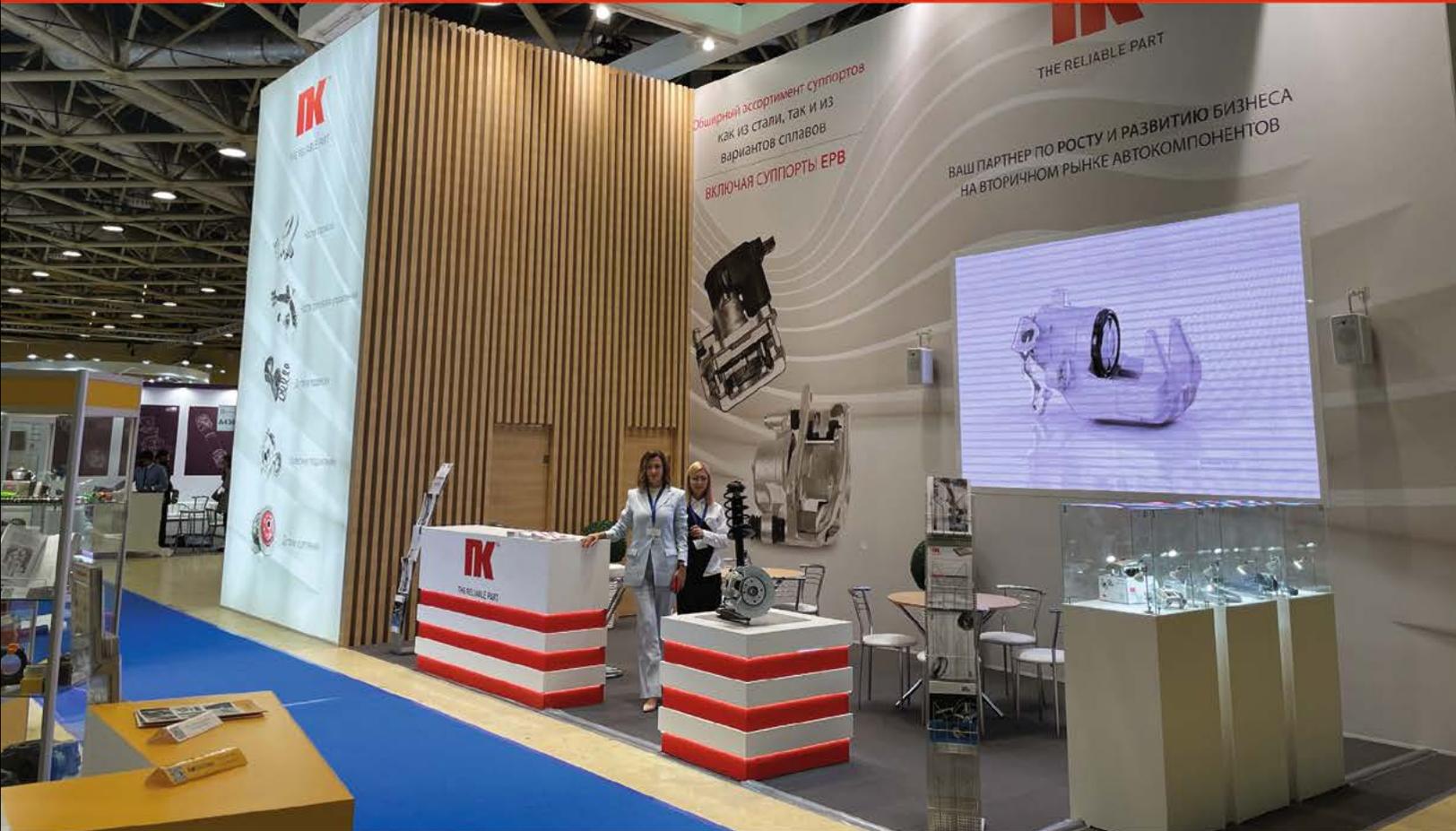
Шипы для восстановления зимней резины Airline состоят из карбида вольфрама, стали и полимерной втулки. В комплект входят 100 шипов, а в зависимости от типа резины компания предлагает шипы высотой от 6–7 до 9–10 мм.

Рекомендованная стоимость шипов не зависит от их размера и составляет 1012 рублей.

Фирменный шиповальный инструмент изготовлен из стали и поставляется в комплекте с односторонним блистером. Стоимость инструмента для установки шипов — 4820 рублей.

Ремонтные шипы предназначены для восстановления зимних шин. Они вставляются в отверстия вместо утраченных оригинальных шипов с помощью ручного шиповального инструмента. Высота ремонтного шипа зависит от глубины отверстия в протекторе шины ■

СПАСИБО ЗА ФАНТАСТИЧЕСКИЙ MIMS И ОТДЕЛЬНО СПАСИБО ПОСЕТИТЕЛЯМ НА НАШЕМ СТЕНДЕ



Для нас было честью лично увидеть так много клиентов, обсудить новые возможности для бизнеса, показать вам мир NK и представить наших новых членов команды NK

Мы надеемся увидеть Вас скоро вновь!



Тормозные части



Рулевую



Подвеску



Подшипники ступиц



Части сцепления

Вы не добрались до нашего стенда?

Не волнуйтесь, мы всегда рады и готовы к запросам на info-rus@sbs-automotive.com

Brembo представила новые детали тормозной системы

Компания Brembo представила задние тормозные диски для Mercedes-Benz GLB и Honda Jazz, а также задние тормозные колодки для Toyota RAV4.

Как сообщают в Brembo, фирменные тормозные диски покрыты антикоррозийной обработкой, что позволяет продлить срок их службы. В комплект тормозных дисков входят крепежные винты.

Диаметр тормозного диска для компактного хэтчбека Honda Jazz 2013 м.г. составляет 239 мм при ширине диска 9 мм. Аналогичный тормозной диск для кроссовера Mercedes-Benz GLB отличается повышенным содержанием углерода и имеет диаметр 295 мм при ширине 12 мм.

Задние тормозные колодки для кроссовера Toyota RAV4 2018 м.г. оснащены противоскрипной пластиной и поставляются вместе с различными аксессуарами и комплектом для установки.

В зависимости от типа автомобиля и условий эксплуатации компания использует разный состав контактной поверхности колодок. Представители Brembo утверждают, что всего в фирменной линейке тормозных колодок представлено более ста различных сочетаний материалов, которые помогают сократить тормозной путь автомобиля и снизить уровень шума.

Вся продукция Brembo получила сертификацию ECE R90, в рамках которой показатели колодок и дисков сравниваются с показателями заводских запчастей ■



Zekert выпустил новые пружины

Линейка пружин подвески компании Zekert пополнилась 56 новыми артикулами для автомобилей популярных марок.

Новые пружины, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для кроссоверов BMW X3 (F25) 2010 м.г., Mitsubishi Outlander III 2012 м.г., Hyundai ix35 и Kia Sportage 2010 м.г., а также для седанов Hyundai Solaris IV 2010 м.г. и Ford Focus III 2010 м.г.

В Zekert заявляют, что пружины изготавливаются с использованием высококачественной стали и технологии холодной навивки. В процессе производства пружины проходят дробеструйную обработку и пластическую холодную осадку. Это позволяет очистить поверхностный слой заготовок и сделать его прочнее.

Фосфатирование запчасти обеспечивает дополнительную износостойкость пружин и защиту от коррозии, отмечают в Zekert. Также уберечь пружины от ржавчины призвано специальное антикоррозийное покрытие ■

CTR расширил линейку шаровых опор и рулевых наконечников

Ассортимент бренда CTR пополнился шаровыми опорами для Volkswagen и наконечниками рулевой тяги для кроссовера Volvo XC40.

Всего в августе 2021 года в ассортименте CTR появилось три новых артикула. Как сообщает пресс-служба компании, теперь фирменные шаровые опоры доступны для Volkswagen Eurovan 1992–2003 г.в. и Volkswagen Transporter T4 1990–2003 г.в., в том числе для пассажирских микроавтобусов Caravelle и Multivan и кемпервэна California.

Также CTR выпустила правый и левый наконечники рулевой тяги для последнего поколения кроссовера Volvo XC40 2017 м.г.

Компания CTR была основана в южнокорейском городе Пусан в 1971 году. С 1994-го она производит запчасти для вторичного рынка. Помимо деталей подвески и рулевого управления CTR также выпускает комплектующие для трансмиссии и тормозных систем ■



 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

NGK представил новые свечи

Новые свечи зажигания и накаливания NGK предназначены для последнего поколения автомобилей Ford, Audi, Seat, Skoda, Volkswagen, Opel, Nissan и Renault.

Ассортимент компании пополнился тремя свечами зажигания и одной свечой накаливания. В NGK сообщают, что новые свечи подходят для установки на более чем 3,3 млн автомобилей; в будущем охват автопарка вырастет до 5 млн машин.

Свечи DILTR6A8G предназначены для Ford Fiesta 2018 м.г. с 1,5-литровым двигателем EcoBoost, свечи ILKER7B8DES были специально разработаны для моделей Volkswagen Golf и Audi A3 последнего поколения.

Новые свечи ILKER7A8EGS для Audi A1, A3, Q2 и Q3, Seat Ibiza, Skoda Octavia и Superb, а также Volkswagen Golf и Passat (все машины — начиная с 2015 м.г.) являются частью линейки Laser Iridium — в таких свечах центральный иридиевый электрод имеет меньшую толщину. Как заявляют в компании, в сочетании боковым электродом, имеющим платиновую напайку, это позволяет улучшить воспламенение топливовоздушной смеси.

Для большинства моделей Nissan, Opel и Renault 2010 м.г. с дизельными двигателями NGK представила новые свечи накаливания Y1047AS. Производитель сообщает, что новинка разработана с использованием технологии быстрого предпускового прогрева (AQGS), позволяющей повысить эффективность работы свечей и мотора.

Свеча DILTR6A8G появилась в фирменном каталоге в середине июня, другие новинки доступны с 16 сентября нынешнего года ■



Continental выпустил металлические водяные насосы для Volkswagen

Компания Continental разработала алюминиевые водяные насосы для двигателей Volkswagen серии EA 211 взамен прежних пластиковых деталей.

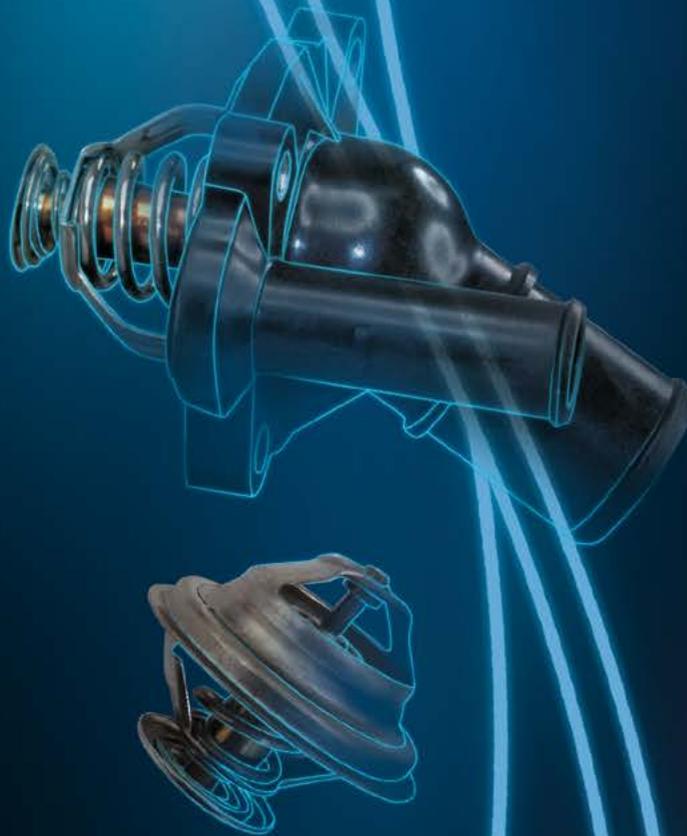
Как сообщает пресс-служба компании, использование высокопрочного алюминия вместо стандартного пластика повышает надежность запчасти. При установке разъемы пластикового насоса могут сломаться, что исключено при использовании насоса из металла.

Алюминиевые водяные насосы Continental предназначены для трех- и четырехцилиндровых двигателей Volkswagen EA 211 объемом от 1,0 до 1,6 литра. В компании уточняют, что новые насосы имеют полную комплектность, а значит переустанавливать какие-либо датчики перед монтажом запчасти не нужно. Зарегистрированным мастерским компания предоставит пятилетнюю гарантию на новые насосы.

Двигатель Volkswagen EA 211 дебютировал в 2011 году. Мотор устанавливается на автомобили Volkswagen Polo, Golf, up! и T-Roc, Audi A1, Skoda Fabia и Citigo, а также Seat Mii, Ibiza и Leon ■

Dayco.

Быстрое достижение оптимальной температуры



Новый ассортимент Dayco. Термостаты, спроектированные и изготовленные в полном соответствии с OEM-спецификациями. Экономия топлива, сокращение вредных выбросов, уменьшение износа двигателя.

DAYCO®

MOVE FORWARD. ALWAYS.™

Haft представил опоры карданного вала для кроссоверов и малотоннажников

Компания Carberry GmbH объявила о выводе на рынок опор карданного вала под брендом Haft.

Более 35 фирменных подвесных подшипников уже доступны для заказа со склада, сообщает пресс-служба компании.

Новые опоры карданного вала Haft доступны для кроссоверов Hyundai ix35 2010 м.г. и Kia Sorento/Sportage 2009 м.г., Audi Q3 2011 м.г. и Volkswagen Tiguan 2007 м.г., Nissan X-Trail/Qashqai 2007 м.г. и Infiniti FX35/45 2002 м.г., а также малотоннажных грузовиков Mercedes-Benz Sprinter 2006 м.г. и Volkswagen LT 1996 м.г.

Подвесной подшипник располагается на карданном валу и служит ему опорой, обеспечивая равномерное распределение нагрузки между всеми элементами карданной передачи.



Как сообщают в Carberry, при производстве опор карданного вала для полировки рабочих поверхностей наружной обоймы подшипника используются специально разработанные алмазные резцы. Технология позволяет исключить вибрацию в любом скоростном диапазоне и продлить срок службы запчасти.

Производитель также заявляет, что используемая при производстве подвесных подшипников EPDM-резина устойчива к воздействию как экстремально низких, так и высоких температур ■

TMI Tatsumi выпустил щетки стеклоочистителя

Ассортимент бренда TMI Tatsumi пополнился щетками стеклоочистителей для японских, корейских и европейских машин.

Всего на российском рынке представлено около 70 новых версий щеток стеклоочистителя для популярных легковых автомобилей японского, а также корейского и европейского производства, сообщает пресс-служба компании. TMI Tatsumi предлагает как классические каркасные щетки, так и бескаркасные и гибридные модели.

Отдельно компания выпускает зимние щетки. Их усиленная конструкция, по заявлению производителя, рассчитана на эффективную эксплуатацию при низких температурах в условиях снега и льда.

Продлить срок службы фирменных щеток призвано специальное графитовое покрытие, которое наносится на резиновые элементы. Бесшумной работе бескаркасных и гибридных щеток дополнительно способствует покрытие из тефлона.

В компании также сообщают, что щетки полностью соответствуют заводским требованиям автопроизводителей. В комплект входят переходники, которые позволяют установить щетки на практически любой современный автомобиль.

На все щетки стеклоочистителя производитель дает двухлетнюю гарантию с момента покупки ■



StartVOLT расширил ассортимент модулей топливного насоса

Ассортимент модулей топливного насоса бренда StartVOLT пополнился артикулами для пяти автомобилей.

Владельцам Renault Logan 2004 м.г. с двигателями объемом 1,4 и 1,6 литра теперь доступны модули топливного насоса StartVOLT по цене 3580 рублей. Также новые детали могут приобрести владельцы Hyundai Elantra 2006 м.г. с двигателями 1.6i, 1.6T и 2.0i. Рекомендованная розничная цена запчасти — 5200 рублей.

Для Mercedes-Benz ML 1998 м.г. с двигателями 2.3i, 3.2i и 4.3i фирменный модуль топливного насоса предлагается по цене 4280 рублей.

Модули топливного насоса StartVOLT теперь также доступны для Peugeot 307 2002 м.г. и Citroen C4 2004 м.г. Рекомендованная цена запчасти для этих автомобилей — 6460 рублей.

Как уточняет пресс-служба компании, процесс сборки модулей полностью автоматизирован, а в производстве используются только качественные компоненты. В StartVOLT заявляют, что фирменные модули топливного насоса превосходят штатные аналоги по долговечности и корректности показаний.

На все модули топливного насоса компания дает двухлетнюю гарантию с момента покупки ■

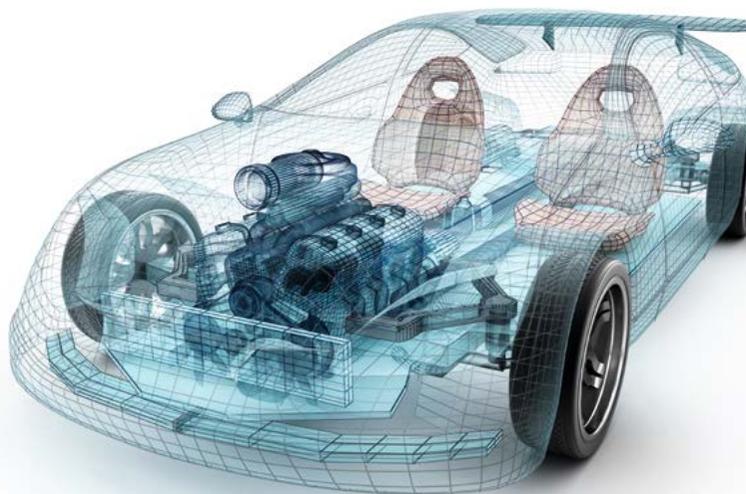
 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

MotoRad расширил линейку термостатов

MotoRad[®]
Advanced Engine & Thermal Management



В 2021 году компания MotoRad расширила фирменный ассортимент автокомпонентов за счет 23 новых термостатов для целого ряда автомобилей популярных европейских марок.

Новые термостаты предназначены для системы охлаждения автомобилей Audi, BMW, Citroen, Peugeot, GM, Vauxhal, Opel, Ford, Chevrolet, Land Rover, Volvo, Mini, Volkswagen, Seat и других марок. За счет этого расширения ассортимента охват парка европейских автомобилей термостатами MotoRad увеличился с 89 до 92%, сообщает пресс-служба компании.

На российский рынок бренд MotoRad вышел недавно, хотя в упаковках других известных

поставщиков эти термостаты продаются у нас уже много лет. В Америке и Европе ситуация иная. Там MotoRad — это символ качества и широкого ассортимента, благодаря чему бренд завоевал львиную долю рынка. Основана компания в 1958 году; сегодня она разрабатывает и поставляет инновационные решения для термостатов, крышек радиаторов, расширительных бачков и системы управления двигателем. MotoRad является одним из ведущих мировых производителей и поставщиков систем управления и терморегулирования двигателя для автопроизводителей (OEM) и рынка послепродажного обслуживания.

В настоящее время MotoRad является поставщиком для таких

Объем продаж термостатов MotoRad, по данным компании, год от года растет. И неудивительно, ведь если нужен новый термостат, то у MotoRad он есть с вероятностью 92%. MotoRad предлагает для Aftermarket термостаты OE-качества за счет того, что оборудование, материалы, технологии применяются те же, что и для конвейерных клиентов. Быстрая доставка из Европы, постоянная разработка и введение в ассортимент новых позиций, наличие патентов и ноу-хау — все это является сильным фактором в пользу выбора термостатов MotoRad.

компаний, как Volkswagen, Audi, BMW, Mercedes, GM, Chrysler и многих других. В процессе же производства деталей для вторичного рынка автозапчастей используются то же оборудование, те же материалы, одинаковые процессы и одинаковый контроль качества, применяемые в процессе выпуска компонентов для поставок на конвейеры автопроизводителей. Таким образом, для конечных потребителей обеспечивается OEM-качество по доступной цене.

Ежегодно MotoRad производит более 12 млн термостатов на своих заводах в Израиле и Мексике. Ассортимент запчастей бренда покрывает более 90% автомобиль-

ного парка Европы, каждый год в него добавляется порядка 30 новых позиций. В Европу поставки осуществляются из немецкого Кельна.

Термостат, напоминают в MotoRad, играет важную роль в поддержании температуры двигателя в требуемом диапазоне, помогая ему сохранять оптимальные характеристики. Тем самым продлевается срок службы мотора, увеличивается топливная экономичность и уменьшаются вредные выбросы.



Термостат заменен, но проблема с системой охлаждения осталась? Стоит обратить внимание на:

- уровень охлаждающей жидкости: ее нужно долить при необходимости;
- сроки плановой замены охлаждающей жидкости — со временем она теряет свои свойства;
- состояние приводного ремня помпы;
- состояние вентилятора охлаждения радиатора;
- дефекты (неплотное прилегание, проблемы с клапаном) крышки радиатора или расширительного бачка;
- возможные проблемы в радиаторе (например, забитость или завоздушенность);
- то, что в некоторых автомобилях стоят два термостата (например, в Nissan).

MIMS Automechanika Moscow 2021



Роман Зубко

Что привезли
в Москву компании-
производители
автокомпонентов

В Москве после двухлетнего перерыва, связанного с прошлогодней «первой волной» пандемии коронавируса и карантинными ограничениями, прошла выставка автозапчастей, компонентов и аксессуаров MIMS Automechanika. Журнал «Движок» узнал, что нового представили в Москве ведущие международные и российские игроки отрасли и как восстанавливается индустрия после «коронакризиса».



Zekkert

Ассортимент компонентов марки Zekkert за два года, прошедших со времени проведения MIMS Automechanika 2019, расширился за счет семи новых товарных групп, в числе которых пружины, металлические хомуты, локеры, пыльники ШРУСа, пыльники и отбойники амортизаторов, смазки и автохимия, а также пневмоподвеска.

Последнюю категорию Екатерина Семенова, глава российского представительства бренда, называет самой привлекательной новинкой в линейке Zekkert, поскольку ее запуск стал своего рода вызовом для бренда: необходимо было обеспечить высокое качество деталей. По словам представителя Zekkert, на данный момент продажи компонентов пневмоподвески бренда демонстрируют положительную динамику; в руководстве компании рассчитывают на дальнейший рост продаж и все большее проникновение товаров новой категории на рынок.

Основные трудности, которые испытал Zekkert за те два года, что прошли после «Автомеханики-2019», связаны, по словам Екатерины Семеновой, как с самой пандемией, так и с последовавшими вслед за ней трудностями с логистикой и ростом цен на сырье и металлы. По итогам 2020 года продажи бренда были ниже планового прироста, но в целом компания вышла в плюс. В настоящее время наибольшее влияние на рынок автозапчастей оказывает повысившаяся в несколько раз стоимость фрахта. Однако с теми же трудностями сталкиваются и другие участники рынка, так что по отношению к основным конкурентам, отмечают сотрудники Zekkert, позиции бренда остаются стабильными.

Главное сейчас, как заявляют в компании, — это «борьба за наличие товара на складе», и Zekkert «подходит к осеннему сезону — 2021 с достойным наличием»: запчастей будет достаточно для удовлетворения растущего на данный момент спроса со стороны потребителей, заверила



Z ZEKKERT

**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

Екатерина Семенова. По итогам текущего года в компании рассчитывают на рост продаж по сравнению с 2020-м в связи с тем, что во втором полугодии ожидается поступление новых товарных групп на склады и расширение ассортимента в существующих категориях, а также за счет развития дистрибьюторской сети.

Brembo

На стенде компании Brembo в рамках московской «Автомеханики» был представлен практически весь текущий ассортимент компонентов тормозной системы, выпускаемых под итальянской маркой.

В частности, компания выставила вентилируемые тормозные диски для дорожных автомобилей, диски с перфорацией и насечками, двухсоставные диски, в том числе с плавающей конструкцией, а также систему Extrema для суперкаров Ferrari; в состав последней входят моноблочный 6-поршневый суппорт и карбон-керамический тормозной диск. Особое место на фирменном стенде заняла тормозная система, поставляемая Brembo для болидов «Формулы-1».

Кроме того, Brembo представила в Москве широкую линейку тормозных колодок, предназначенных как для «конвейерных» поставок автопроизводителям, так и для вторичного рынка автозапчастей, а также полный набор аксессуаров для тормозных колодок бренда. Были представлены также гидравлические компоненты тормозной системы.

В рамках выставки отдельный акцент был сделан на 60-летию Brembo, которое компания отмечает в 2021 году. Brembo, напомним, была основана в 1961-м, первоначально — как небольшая мастерская со штатом из нескольких сотрудников. Первые итальянские тормозные диски компания изготовила в 1964-м. По состоянию на 31 декабря 2019 года годовой оборот превышал отметку в 2,5 млрд евро; компания реализует свою продукцию



в 70 странах мира и имеет производства в Италии, Польше, Англии, Чехии, Испании, Германии, Бразилии, США, Мексике, Китае и Индии.

Подробнее об истории Brembo читайте в материале «Движка» в августовском номере и на сайте Dvizhok.su.

ACDelco

Как сообщили корреспонденту «Движка» представители компании ACDelco, линейка автокомпонентов марки, доступных в России, до конца нынешнего года существенно расширится. В IV квартале 2021 года в компании ожидают начала поставок около 200 новых артикулов — в дополнение к сотне артикулов, продажи которых уже запущены.

В качестве одной из наиболее успешных на российском рынке товарных групп в ACDelco называют аккумуляторные батареи, пользующиеся в нашей стране весьма высоким спросом. В III квартале 2021 года компания уже внедрила 20 новых артикулов, в дальнейшем в линейке аккумуляторов бренда будет представлено порядка 50–55 артикулов. Одной из главных новинок бренда в указанной товарной группе стали батареи категории EFB, в частности EFB Start-Stop, уже ставшие весьма популярными на рынке. Представители ACDelco рассчитывают, что нынешний сезон станет успешным для бренда в сегменте аккумуляторов, и в настоящее время активно расширяют каналы поставок.

Основные же усилия компании, как отмечают ее специалисты, сосредоточены на расширении линейки компонентов, предназначенных для автомобилей тех марок, что не входят в концерн GM (так называемой «мультибрендовой» линейки). Причина — в старении существующего парка автомобилей Chevrolet и Opel: модели, которые уже не выпускаются, в скором времени уйдут с рынка. Вся номенклатура в этом сегменте уже сформирована, и в компании не планируют ее расширение.



ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

В сегменте «мультибренда» ACDelco уже запустила ряд новых товарных групп — таких как ремни ГРМ, термостаты, детали подвески.

LUZAR

Компания LUZAR, как рассказали «Движку» ее специалисты, в настоящее время весьма активно расширяет ассортимент выпускаемых компонентов системы термоменеджмента: в последние годы производитель выводит на рынок по 300–400 SKU ежегодно. Поскольку привезти на выставку все новинки невозможно, компания решила оформить свой стенд таким образом, чтобы заинтересовать не только специалистов и потенциальных клиентов, но и всех, кто интересуется устройством автомобиля.

В частности, на нынешней MIMS Automechanika Moscow бренд LUZAR представил специальную установку, демонстрирующую разницу в производительности между различными видами водяных насосов (в данном случае — между моделями «Стандарт» и «Турбо»); насосы последней серии — более производительные). Таким способом, как отметили специалисты LUZAR, удалось привлечь внимание весьма и весьма многих посетителей выставки и вызвать их на диалог. Формат онлайн, по их словам, оказался не в состоянии заменить живое общение.

Нынешние кризисные явления в автоиндустрии (связанные как с логистикой, так и с ростом цен на сырье и металлы), по мнению представителей LUZAR, будут проявляться и в ближайшем будущем — их влияние если и уменьшится, то по крайней мере не в краткосрочной перспективе. «Турбулентность» будет сохраняться, сбалансировавшись же ситуация, по прогнозам компании, не раньше чем через год. Последствия нынешних проблем, скорее всего, окажутся «долгоиграющими».

Тем не менее по итогам второго полугодия и 2021 года в целом в LUZAR ожидают роста продаж, тем более что даже в «пандемийном» 2020-м компании удалось нарастить объемы реализации по сравнению с 2019 годом.



bilstein group

Одной из главных новинок, представленных на московской «Автомеханике» компанией bilstein group, стала линейка комплектов для замены жидкости в автоматических коробках передач. Комплекты, как уточняет компания-разработчик, сформированы по принципу «Все необходимое в одной коробке» и содержат детали и материалы, необходимые для квалифицированной замены жидкости.

В составе новых наборов — трансмиссионная жидкость и ее фильтр, пробка слива масла (с уплотнительным кольцом или без него), прокладки, болты, зажимы и заглушки. Комплекты подходят для более чем 9 тыс. автомобилей различных модификаций.

В рамках выставки в bilstein group анонсировали новый конкурс для механиков на лучшее обучающее видео по замене тормозов. При замене деталей тормозной системы (дисков и/или колодок) должны использоваться компоненты брендов, входящих в bilstein group (Blue Print, febi, SWAG). Видеоролик необходимо записать на русском языке, сам процесс ремонта должен полностью соответствовать рекомендациям автопроизводителя; еще одно требование — хорошая читаемость артикула на упаковке той или иной фирменной запчасти. Авторы лучших видеороликов смогут выиграть Apple MacBook, iPad, iPhone и AirPods, а также экшн-камеру GoPro. Подробнее об условиях конкурса читайте в рубрике «Новости» на сайте Dvizhok.su.

Отдельный раздел стенда bilstein group на MIMS Automechanika Moscow был посвящен расширенной трехлетней гарантии, распространяющейся с августа 2020 года на весь ассортимент запасных частей марок febi, SWAG и Blue Print. Гарантия, как сообщили специалисты компании, действует по всему миру и охватывает все продуктовые линейки указанных брендов.



 **ZEKERT**



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

Trialli

На стенде Trialli в рамках MIMS Automechanika Moscow были представлены ключевые новинки бренда 2021 года. Среди них — стойка стабилизатора для Lada Vesta, недавно запущенная в массовое производство, ремкомплекты КП и подшипников (также для «Весты» и «ГАЗели Next»), новая линейка усиленных амортизаторов, перфорированные тормозные диски, усовершенствованная линейка тормозных колодок, а также новые детали выхлопной системы.

Производство последних для Trialli, как уточнили представители бренда, — инвестиционный проект. Не так давно на площадку по производству систем выпуска отработавших газов начало поступать новое оборудование, в частности станки для перфорации труб, лазерной резки металла. По сути, компания подготовила производственную базу для полностью автономного изготовления деталей автомобильной выхлопной системы. Подробнее о том, как выпускаются подобные компоненты марки Trialli, читайте в № 87 «Движка» (август 2020).

Из последних новинок Trialli в сегменте деталей системы выпуска отработавших газов — прямоточные глушители для спортивных автомобилей. Направление «выхлопа» для Trialli сейчас — в приоритете, сообщают представители бренда; в настоящее время компания вышла на объем продаж в 15 тыс. изделий в месяц, в перспективе этот показатель планируется удвоить. Помешать воплощению этих планов могут логистические трудности — компания столкнулась с проблемами в пополнении складов в Петербурге и Москве. Однако к концу сентября в Trialli рассчитывают исправить положение дел, подняв процент исполнения заказов до стандартных 70–80%.

Gates

Компания Gates анонсировала на выставке 2021 года расширение ассортимента товарной группы «Патрубки». В нее вошли патрубки системы



охлаждения, турбокомпрессора, топливной системы, системы подачи воздуха, а также патрубки вентиляции картера. В отличие от универсальных шлангов, патрубки Gates выпускаются специально для той или иной модификации двигателя. Данная товарная группа, по словам специалистов компании, сегодня весьма актуальна на рынке послепродажного обслуживания, так как современные автомобили становятся все более сложными. В связи с этим усложняется также конструкция отдельных узлов и деталей, в частности патрубков. В них появляются разного рода датчики, коннекторы и т.д., которые часто выходят из строя.

На российском рынке до недавнего времени объем предложения подобных патрубков был крайне ограничен: клиент зачастую вынужден был приобретать для замены исключительно оригинальную продукцию. В Gates, выйдя в данный сегмент рынка, расширили предложение от независимых поставщиков. Ассортимент патрубков Gates составляет на данный момент более 5 тыс. различных позиций, практически все они, как сообщили «Движку» представители компании, есть в наличии на складе в Москве. Заявленная цель компании — стать ведущим производителем подобного рода запчастей.

Из новинок в традиционном для Gates сегменте на московской «Авто-механике» была представлена обновленная линейка систем ременной передачи в масле (технология BIO — Belt-in-Oil). Ремни данной серии заметно тоньше обычных, в их конструкции применяются маслостойкие материалы. Срок службы таких ремней может достигать 300 тыс. км. Ремни BIO предназначены в основном для современных малокубатурных двигателей и автомобилей с небольшим объемом подкапотного пространства. Кроме того, Gates представила в Москве ремни серии RPM (Racing Performance Muscle) для высокофорсированных двигателей, а также ремни и ремкомплекты E-Start для машин с гибридными силовыми установками.



StartVOLT

Бренд StartVOLT, как сообщили «Движку» его представители, в рамках фирменной стратегии развития не добавляет в ассортимент принципиально новые товарные группы, а делает акцент на расширение существующих (генераторы, стартеры, катушки, детали топливной системы, датчики кислорода). Среди главных новинок выставки от StartVOLT — свечи накалывания, появившиеся в линейке компонентов бренда в сентябре 2020 года и дополненные уникальным предложением в этом году (комплектами), а также окончание процесса формирования ассортимента по катушкам зажигания. Последняя товарная группа, как заявляют в StartVOLT, покрывает 90% автопарка России.

Проблемы, которые довлеют сейчас над мировой автоиндустрией, в StartVOLT называют макроэкономическими сложностями — обстоятельствами, повлиять на которые компания не в силах. «Каждый кризис уникален по-своему, наша задача — стараться делать то, что мы умеем лучше всего, ставить в приоритет интересы потребителя, обеспечивать наличие товара и стремиться избежать излишне жесткого повышения цен», — отметили представители компании.

Прогнозировать, когда именно завершится нынешний кризис, связанный с логистическими трудностями и ростом цен на сырье, в StartVOLT не берутся, однако отмечают, что «самое темное время наступает, как правило, перед рассветом», намекая тем самым, что в ближайшее время индустрия, скорее всего, вздохнет спокойнее. Нынешний же год компания рассчитывает закончить с ростом объемов продаж. Вопрос, по словам представителей бренда, лишь в том, будет ли этот прирост значительным или же стандартным, связанным с сезонным ростом спроса.

Motul

Компания Motul вышла на MIMS Automechanika Moscow 2021 со слоганом «Не только масло». Motul ранее был известен в основном как



производитель смазочных материалов — на «Автомеханике» компания представила новые сервисные программы для СТО: пять сервисных программ по обслуживанию различных систем от двигателя до тормозов.

Подобные программы, как рассказали «Движку» представители бренда, представляют собой новое направление в развитии бизнеса компании. Их актуальность в Motul объясняют тем, рынок СТО, по их прогнозам, в скором времени опередит по динамике роста продаж магазины, занимающиеся продажей моторных масел. Потребителям же, по словам специалистов Motul, в последнее время становится все сложнее подобрать необходимое им масло — проще записаться на ТО и заказать замену масла «под ключ» с профессиональным подбором необходимого продукта.

Нынешний год в руководстве Motul планируют завершить с ростом объемов продаж и поставок. В частности, за счет того, что продажи компании активно росли до наступления самой активной фазы кризиса в поставках сырья. Что же до новых сервисных программ, то интерес к ним оказался весьма велик, так что на это направление в Motul возлагают особые надежды.

Wolf

Бренд Wolf на нынешней столичной «Автомеханике» представляла компания — дистрибьютор запасных частей и компонентов «Амтел». На выставке был презентован ряд обновленных продуктов бренда: масло Officialtech 5W30 C3 LL III, которое совмещает универсальность с профессиональным подходом к качеству, и Vitaltech 5W30 GAS. Второе масло предназначено для газовых двигателей и имеет востребованный на нашем рынке класс вязкости.

События, происходящие сегодня на международном рынке автокомпонентов, по словам представителей компании, сказались на всех его участниках. Речь идет и о повышении цен на продукцию, и об увеличении сроков поставок. В сложившихся условиях в Wolf Oil Corporation оперативно реагировали на меняющуюся ситуацию и принимали решения, позволив-

 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD

bilstein group объявляет конкурс на лучшее видео по ремонту!

С **1.09 по 30.11 2021** года снимите видеоролик по замене тормозных дисков и/или колодок, используя запчасти брендов **febi / SWAG / Blue Print** и получите шанс выиграть ценные призы от bilstein group, а также стать партнером наших брендов в русскоязычном YouTube.

Как принять участие в конкурсе:

Если у тебя есть свой канал YT и ты хочешь принять участие в конкурсе, нужно:

- снять ролик, удовлетворяющий требованиям*
- заполнить форму регистрации на bilsteingroup-konkurs.ru
- при заполнении формы указать ссылку на видеоролик, выложенный на YouTube-канале в период действия конкурса
- пройти модерацию

*Правила, требования к ролику

В конкурсе могут принимать участие видеоролики, удовлетворяющие следующим требованиям:

- видео залито на YouTube-канал в период проведения конкурса
- видео снято на русском языке
- процесс замены/ремонта полностью соответствует рекомендациям автопроизводителя
- продолжительность видео от 5 до 11 минут
- в названии ролика указано «Для конкурса bilsteingroup»
- в описании к видео, а также в #хэштегах указан(ы) бренд(ы) тех запчастей, которые используете при замене, а также ссылка на конкурс bilsteingroup-konkurs.ru
- на видео хорошо видна упаковка с читаемым артикульным номером запчасти
- одно видео от одного канала

Вы можете стать обладателем одного из следующих призов:

- Apple Mac Book
- Apple iPhone
- Apple iPad
- GoPro Action Camera
- Apple Air Pods



Чтобы принять участие в конкурсе и ознакомиться с информацией подробнее

шие минимизировать последствия кризиса. На данный момент, по мнению специалистов компании, ситуация на рынке остается нестабильной.

Спрос на легковые моторные масла в 2020 году, по словам представителей Wolf, на фоне «коронакризиса» критически снизился в связи с малыми пробегами автомобилей в период локдауна. В то же время спрос на грузовые масла оставался стабильным. К концу лета 2020 года, после снятия большей части ограничений на передвижения, наблюдался резкий всплеск спроса на продукты для легковых автомобилей. С сентября прошлого года ситуация остается стабильной. Самыми популярными маслами марки Wolf остаются полусинтетические масла с вязкостью 10W-40 и синтетические с вязкостью 5W-30 и 5W-40.

Carville Racing

Бренд Carville Racing, по словам его представителей, находится сегодня в стадии активного развития ассортимента. На данный момент в линейку продуктов бренда входят 36 SKU охлаждающих жидкостей, пластичных смазок, аэрозолей, технических очистителей. До конца нынешнего года в Carville Racing планируют расширить ассортимент до 70 SKU — в него будет добавлена линейка аэрозолей для технического обслуживания автомобилей.

В дальнейшем, как сообщили «Движку» представители бренда, он будет развиваться в сторону разного рода автомобильной косметики (средств по уходу за кузовом и интерьером), кроме того, на рынок выйдут герметики, тормозные жидкости и другие продукты для техобслуживания.

По словам представителей компании, трудности, с которыми сталкивается сегодня автоиндустрия, испытывают так или иначе практически все игроки рынка автозапчастей. Что же касается бренда Carville Racing, то на его бизнес особенно повлиял рост стоимости химических продуктов, используемых в качестве компонентов при производстве разного рода технических жидкостей и смазок.



В качестве примера специалисты Carville Racing приводят моноэтиленгликоль (основной компонент антифриза) — в середине 2020 года килограмм этого вещества стоил 55 рублей, в начале года нынешнего цена доходила до 120 руб./кг. Также значительно подорожали используемые в процессе производства смазок продукты нефтепереработки. Все это, естественно, отразилось и на стоимости конечных товаров.

NK

Компания SBS Automotive представила на «Автомеханике» в Москве такие новинки своего бренда NK, как газовые пружины и амортизаторы, стойки стабилизатора, подшипники, комплекты сцепления, суппорты, а также суппорты для электронного ручника в широком ассортименте, ориентированном на российский автопарк.

Текущий год представители компании называют «непростым» для автоиндустрии; разного рода трудности продолжают возникать — в частности, в компании столкнулись с проблемами с сырьем и увеличением транспортных расходов. Устойчивый спрос на рынке привел к серьезным проблемам в цепочке поставок по всему миру, в том числе это затронуло и SBS Automotive, поскольку у компании сократилось наличие всего ассортимента продукции.

Поставщики компании, как отмечают ее представители, постоянно сталкиваются с проблемой нехватки сырья и резкого роста цен на него, с июля 2020 года цены на сталь выросли на 40%, а расходы на транспортировку возросли более чем в два раза.

Тем не менее, по словам специалистов SBS Automotive, 2021 год уже приятно удивил значительным ростом спроса на запасные части во всех сегментах. Ассортимент SBS не стал исключением, и, несмотря на все трудности, в компании прогнозируют рост продаж более чем на 30% до конца текущего года.



ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**



Полуоси Ballspline производства компании GKN Идеальные ходовые характеристики по трассе и бездорожью

Внедорожники уже давно используются преимущественно не для передвижения по бездорожью, а скорее как обычные легковые автомобили по нормальным дорогам. Из-за этого требования к таким автомобилям меняются. Внедорожники нового поколения идеальным образом сочетают комфорт легкового автомобиля с различными опциями для движения по бездорожью. Чтобы добиться такого сочетания, требуется особая конструкция подвески. Это приводит к такому характеру движения колес, который предъявляет гораздо более высокие требования к приводному валу.

Блок Ballspline приводного вала — изделие с высочайшей эффективностью

Блок Ballspline (англ. „ball“ = шар, „spline“ = шпоночный вал) — это высокоточный подшипник линейного движения. Его шарики движутся между профилями, вырезанными в двух профильных валах. Таким образом можно одновременно выполнять безлюфтовое осевое перемещение и передавать крутящий момент.



С продукцией GKN Automotive результат будет значительно лучше.



«Механика»

Компания «Механика» привезла на MIMS Automechanika Moscow 2021 не только запчасти обновленных товарных групп, но и ряд принципиально новых деталей. В частности, не так давно у компании заработало собственное производство гильз цилиндров, включающее все стадии от литья до механической обработки. Объемы выпуска, по словам представителей бренда, пока небольшие: спрос, имеющийся в России на подобные детали, данное производство не покрывает. Тем не менее в компании уточняют, что это то направление, в котором ей следует развиваться.

Кроме того, «Механика» расширила каталог запчастей бренда UM (United Motors), продукция которого ориентирована не столько на розничный рынок автозапчастей, сколько на автомастерские. Значительная часть ассортимента UM приходится на американский и канадский рынки, но и российскому рынку, как уточняют в «Механике», регулярно «перепадают» многие детали, аналогов которых у нас либо нет, либо они редко встречаются в продаже.

В частности, в ассортименте UM присутствуют клапаны для «грузовых» моторов с увеличенным диаметром стержня. Техническое решение в целом подразумевает отсутствие в головке направляющих втулок; можно развернуть отверстие, поставить клапан с увеличенным стержнем. Решение, по словам представителей бренда, гарантирует «100-процентное восстановление ресурса сопряжения клапан-втулка с минимальными трудозатратами».

Для Mercedes-Benz Sprinter с «651-м» мотором UM предлагает насос с увеличенной производительностью (примерно на 15% в режиме низкой подачи). Решение, как отмечают специалисты «Механики», позволяет исправить одну из характерных «болячек» указанных машин: конструкция насоса стала проще, а сам он — надежнее. При этом по всем остальным параметрам улучшенный насос не отличается от оригинальной детали.



Кроме того, «Механика» представила решение для ремонта постели коленчатого вала в двигателях для тяжелых грузовиков. Решение подразумевает растачивание постели и (за счет вкладыша увеличенного наружного диаметра) сохранение оси и геометрии узла. Тем самым предлагается, по сути, вторая жизнь (второй цикл ресурса). Подобное предложение доступно для грузовиков DAF 105, MAN2066, Isuzu 4HK1 и др.

J-Probe

Бренд J-Probe привез на выставку видеокамеры для эндоскопов с разрешением HD (1280 x 720 pix.) диаметром 6 мм. В перспективе планируется начать поставки камер диаметром 5 и 4,5 мм. Качество оптики в камерах последних серий улучшено, обновлено программное обеспечение. В настоящее время компания работает над расширением линейки эндоскопов с целью охватить полный спектр задач, возникающих при ремонте как бензиновых, так и дизельных двигателей.

Нынешний кризис на рынке автокомпонентов и сервисного оборудования компания, по словам ее представителей, преодолевает с переменным успехом — в зависимости от того, открыты или закрыты границы. Кроме того, сохраняется неясность, в каком режиме работают компании-партнеры: кто-то перешел на удаленный режим, кто-то — нет. Со своей стороны компания стремится выполнять обязательства, касающиеся объемов и сроков поставок.

Кроме того, по наблюдению представителей J-Probe, на фоне всеобщего роста цен как на сами автомобили, так и на техобслуживание и ремонт потребители все чаще стремятся ремонтировать свои машины самостоятельно, что дополнительно увеличивает спрос на разного рода сервисное оборудование. Так что текущий год компания рассчитывает закончить «в плюсе».



Каков итог?

Представители большинства компаний — участников MIMS Automechanika Moscow нынешнего года в разговоре с корреспондентами «Движка» отметили в качестве бесспорно положительного момента уже сам факт того, что выставка состоялась и что общение с партнерами и клиентами, таким образом, вновь прошло в обычном очном режиме: общаться онлайн в автоиндустрии явно устали. Однако продолжающаяся пандемия коронавируса и здесь внесла свои коррективы в планы организаторов мероприятия: количество экспонентов по сравнению с прежними годами сильно сократилось, число мировых брендов среди них можно было пересчитать по пальцам одной руки — соответственно, и посетителей было не так много, как в «предкоронакризисные» времена.

Вместе с тем интерес к «Автомеханике» не пропал, свидетельством чему стали, во-первых, успешно проведенные форум автопромышленности IMAF, в котором приняли участие главы российских представительств ведущих компаний-автопроизводителей, работающих в России, и целый ряд конференций, состоявшихся на открытой дискуссионной площадке AGORA, а во-вторых — то, что даже представители тех брендов, которые не участвовали в выставке непосредственно, тем не менее все же присутствовали на ней, пусть и в частном порядке.

В общем, ждем дальнейшего роста числа вакцинированных граждан, наступления долгожданного коллективного иммунитета, а также признания нашего «Спутника V» за рубежом: думается, это главные предпосылки успешного проведения MIMS Automechanika Moscow 2022...

ZEKERT

DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



НОВИНКА ОТ KYB

ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ



ОТ ПОСТАВЩИКА
АМОРТИЗАТОРОВ
НА КОНВЕЙЕРЫ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



ЧЕТЫРЕ ПРОДУКТОВЫЕ
КАТЕГОРИИ: РУЛЕВЫЕ ТЯГИ,
НАКОНЕЧНИКИ РУЛЕВЫХ
ТЯГ, СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА
И ШАРОВЫЕ ОПОРЫ



АДАПТИРОВАНЫ ДЛЯ
РАБОТЫ В УСЛОВИЯХ
НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР



ЕДИНЫЕ УСЛОВИЯ
ГАРАНТИИ ПРИ УСТАНОВКЕ
НА ЛЮБОЙ СТО

Как ремонтируют турбины



Роман Зубко

За последние полтора-два десятилетия автомобили с бензиновыми турбированными двигателями перешли на авторынке из разряда чего-то экзотического и малопонятого обывателю едва ли не в категорию мейнстрима. Сегодня редкий автопроизводитель, работающий в России, не имеет в своей линейке моделей, вообще не оснащаемых турбомоторами. Однако турбонаддув — система сложная, — там и большая вероятность поломок. Обозреватель «Движка» своими глазами увидел, как работает современная мастерская по ремонту автомобильных турбин, и выяснил, почему такой ремонт лучше доверять только профессионалам.

Процесс демонтажа и ремонта турбины нам продемонстрировали специалисты сервисного центра CAReta и компании «БР Турбо»,



Выясняем на примере реального автомобиля

специализирующейся на продаже и ремонте турбокомпрессоров. «Подопытным» автомобилем стал хэтчбек BMW 116i с турбокомпрессором Garrett. Владелец машины обратился на сервис с жалобами на потерю мощности двигателя и посторонние звуки в процессе его работы.

Механики СТО быстро определили одну из причин поломки:

масляное голодание. От недостатка смазки турбина как высокооборотистый узел страдает, как правило, в первую очередь, поэтому турбокомпрессор автомобиля также был проверен. Выяснилось, что масляное голодание пагубно повлияло и на него.

Демонтаж турбины — процесс, в целом стандартный для большинства автомобилей, отличия же проявляются в том, снимается ли турбина вместе с выпускным коллектором и охлаждается ли она антифризом. Механики отсоединяют выхлоп (все, что касается горячей части), систему подачи антифриза (если она есть), систему подачи масла, а также патрубки системы наддува. Все просто, однако только на словах. На деле же процесс

снятия турбины со «116-го» BMW занял более трех часов.

Снятая с машины турбина уже в мастерской «БР Турбо» поступает прежде всего на диагностику, в рамках которой выясняется причина выхода узла из строя. Сотрудникам СТО ее называют, в частности, для того, чтобы они проверили также работоспособность двигателя.

Первый этап диагностики — проверка актуатора при помощи специального пневматического инструмента, который может создавать как давление, так и разрежение. В данном случае мы имеем обычную турбину с заслонкой вестгейта. Этот элемент часто выходит из строя в процессе эксплуатации и разбивает внутреннюю часть самой заслонки. В нашем случае мембрана оказалась целой, но калитка вестгейта имела люфт.

Далее производится визуальный осмотр крыльчаток с турбинной и компрессорной стороны, маслоподающих каналов на корпусе подшипников. Проверяется, не задевает ли ротор при вращении непосредственно корпус. Уже на этом этапе иногда понятно, в каком состоянии турбина.

Второй этап — разборка и дефектовка. Снимается горячая часть



(она же «коллектор турбины», или «корпус турбины»). Механик при помощи пескоструйного аппарата очищает корпус узла от нагара и других загрязнений, проверяет его на предмет дефектов, главным образом — сквозных трещин. Если трещин нет — специалисты извлекают калитку вестгейта, вынимают шток, ремонтируют узел путем замены направляющей и убирают износ на самой лапке этого элемента. В дальнейшем актуатор в сборе устанавливается и настраивается при сборке готовой (отремонтированной) турбины.

Далее до конца извлекается и дефектуется картридж турбокомпрессора из так называемой холодной «улитки» (она же «корпус компрессора», не путать с «корпусом турбины»). В нашем случае видимых повреждений колеса турбины не было: был небольшой нагар, но сажа — сухая (то есть турбина масло не гнала). Далее до конца извлекается картридж из так называемой холодной «улитки». В нашем случае видна черная крыльчатка — вся в нагаре от масла. По словам специалистов «БР Турбо», это свидетельствует о том, что мотор «сапунил», то есть вентиляция картерных газов, скорее всего, была нарушена и из шланга вентиляции картера во впускной коллектор шли газы с парами масла. Так что при установке отремонтированной турбины на это надо будет обратить особое внимание.

Далее разбирается сам картридж — рабочий элемент турбины. В системе крепления крыльчатки турбокомпрессора применяется обратная резьба — по ходу ее движения. То есть во время вращения колеса компрессора гайка крепления самозатягивается. Откручивается же она лишь в том случае, когда происходит резкая остановка ротора — чаще всего из-за масляного голодания или попадания в систему какого-либо твердого предмета. Конкретную причину необходимо выявить и устранить, иначе менять турбокомпрессор можно будет бесконечно — он все



равно будет выходить из строя. В нашем случае крыльчатка турбокомпрессора внешних дефектов не имеет — этот элемент можно будет установить повторно.

Следующим этапом извлекается ротор турбины из корпуса подшипников. Далее корпус подшипников разбирается полностью, из него вынимаются все уплотнительные элементы, все подшипники скольжения. После этого корпуса чистят и дефектуют на предмет трещин; проверяют места в корпусе подшипников под газомасляные уплотнители, которые находятся на роторе турбины, а также сам корпус на предмет

сколов по посадочным местам и промеряют все зазоры в корпусе, которые должны соответствовать номинальным значениям. Если все элементы не изношены — корпус подшипников можно оставить.

Ротор турбины отмывается, проверяется на биение и дефекты по рабочим поверхностям. Если он не бьет и износа рабочих поверхностей нет (это измеряется специальным инструментом) — ротор также можно оставить. Применяется специальный ремонтный набор: новые втулки (они же — подшипники скольжения), газомасляные уплотнители, межбалансиры, дистанционные шайбы заменяются по умолчанию.

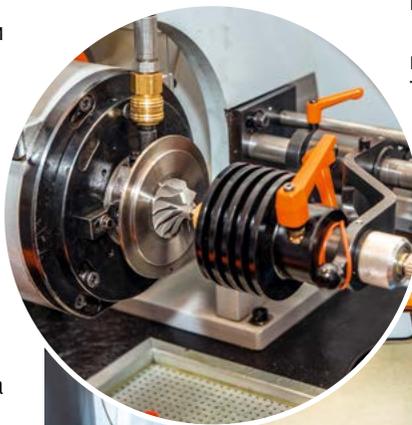
В нашем случае диагноз, поставленный специалистом «БР Турбо» продиагностированной турбине, гласил, что ротор все-таки подлежит замене (в местах установки подшипников скольжения были обнаружены

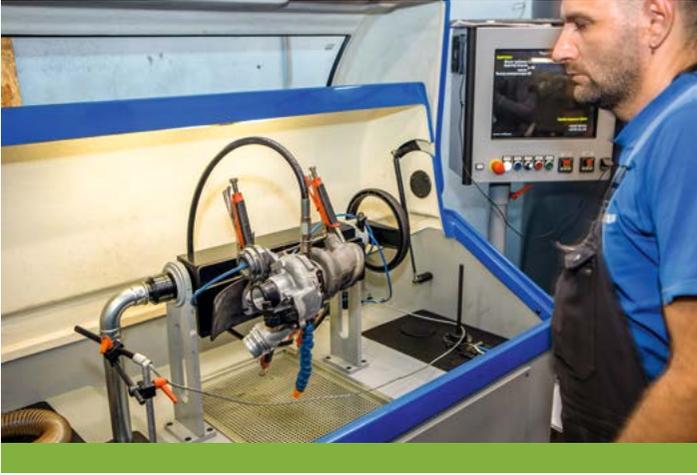
следы абразива и перегрева — это следствие нечастой замены масла и, соответственно, масляного голодания).

В процессе финальной сборки компрессор балансируется в два этапа. Стенд начальной балансировки позволяет проверить состояние нового ротора или старой детали, прошедшей все проверки, и отбалансировать его перед сборкой в статическом и динамическом режимах.

На втором этапе картридж собирается и устанавливается на стенд CIMAT Big-Twin, на котором происходит проверка правильности сборки картриджа, проверка его на утечку и выявление остаточного дисбаланса сначала на малых оборотах балансировки — до 11 тыс. об/мин. Далее, после проверки и балансировки картриджа на малооборотистом стенде, картридж устанавливается для балансировки на высокоскоростной. Картридж ремонтируемой турбины раскручивается при этом до 140 тыс. об/мин. Остаточный дисбаланс, заданный заводом-изготовителем, на таких оборотах не должен превышать допустимого значения. После всех этапов балансировки производится сборка агрегата.

Турбокомпрессор в сборе устанавливается на станок CIMAT TurboTest для финишной настройки турбокомпрессора. На данном стенде производится настройка актуатора турбокомпрессора и калитки вестгейта в динамическом режиме, которая возможна только





при наличии подачи масла и запуска турбокомпрессора на оборотах, приближенных к рабочим, на всех этапах его работы. Этот высокотехнологичный стенд позволяет учитывать все погрешности и полностью имитирует работу турбины, когда она установлена на автомобиле. На стенде также проверяется коэффициент давления наддува в сравнении с оригинальными показателями, которые размещены в базе данных станка. За счет этого можно откорректировать давление наддува.

Результаты проверок распечатываются и выдаются клиенту, кроме того, он получает старые запчасти и (в обязательном порядке) техническую карту по установке турбины. Большинство автосервисов, по словам специалистов «БР Турбо», пренебрегает требованиями к надлежащей установке турбокомпрессора. В частности,

механики сплошь и рядом устанавливают турбины на прокладки, обмазанные герметиком (а иногда и вовсе без прокладок — только на герметик), хотя абсолютно все производители турбокомпрессоров запрещают ставить их на нештатные уплотнители. В целом же, как отмечают представители компа-

нии, некачественная установка — одна из основных причин поломки турбин.

Каков итог?

По словам специалистов компании «БР Турбо», современный турбокомпрессор — узел весьма и весьма надежный. Бояться турбомоторов как таковых автомобилистам не стоит: турбина на нынешних машинах без проблем отходит положенный ей срок. Как продлить жизнь турбокомпрессору? Вовремя менять масло, масляный и воздушный фильтры, не насиловать машину частой ездой в псевдогонимом стиле и правильно эксплуатировать мотор. «Правильно эксплуатировать» — значит, не пренебрегать советами, которые когда-то давали автовладельцам едва ли не все продавцы турбированных автомобилей.

Например, в конце поездки лучше сразу не глушить мотор,

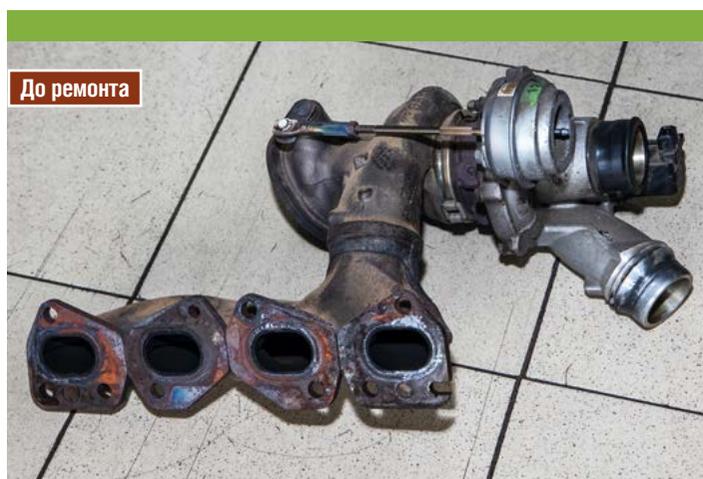
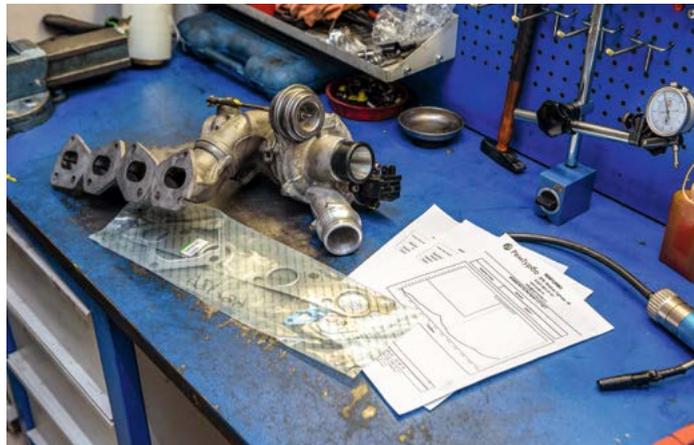
а дать ему какое-то время (при штатных режимах движения достаточно 10–15 секунд) поработать на холостых оборотах, чтобы успел остыть ротор турбокомпрессора. При внимательном отношении к автомобилю турбина, как отмечают специалисты, вполне в состоянии прослужить на протяжении 200–250 тыс. км пробега.

Менять масло в турбомоторах нужно чаще, чем в случае с атмосферными двигателями, поскольку турбокомпрессор очень сильно нагревает масло и оно теряет свои свойства быстрее, чем при работе в «атмосфернике». Если же заменой масла пренебрегать, это приводит к карбонизации, образованию отложений на рабочих поверхностях — и турбокомпрессор преждевременно выходит из строя.

В заключение — о главном: цене вопроса. Новая турбина Garrett для BMW 116i стоила на момент подготовки этого материала 74 500 рублей. За ремонт турбокомпрессора владелец машины, о которой шла речь, заплатил 27 000 рублей и еще около 20 тысяч — за монтаж/демонтаж турбины. Так что ответ на вопрос, что выгоднее — правильно эксплуатировать турбомотор или менять в случае чего турбокомпрессор, — думается, очевиден...



Благодарим компанию «БР Турбо» и сервисный центр CAReta за помощь в подготовке материала.



 **ZEKERT**



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**

ТУРБОКОМПРЕССОРЫ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



ВЫБЕРИ НА LUZAR.RU 🔍



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Увеличенный
ресурс



LUZAR

детали системы охлаждения

Калибровка автомобильных систем — перспективная услуга для СТО



В 1995 году компания Bosch впервые представила систему стабилизации ESP на серийном автомобиле — роскошном купе Mercedes-Benz S-класса. За прошедшие 26 лет эти системы помогли предотвратить сотни тысяч аварий и сохранили множество человеческих жизней. Однако современные автомобили не только помогают водителям обезопасить поездки, но и делают процесс передвижения максимально комфортным. Благодаря множеству высокотехнологичных устройств — радаров, ультразвуковых датчиков и многофункциональных камер — автомобили научились самостоятельно разгоняться, тормозить, поддерживать скорость и маневрировать в пределах заданной и прилегающих к ней полос трассы.

Как и другие узлы автомобиля, радарные датчики и камеры также

Автомобили больше не являются чисто механическими произведениями, они эволюционировали в дорожные компьютеры. Поэтому сотрудник автосервиса в наши дни должен быть сродни компьютерному мастеру: использовать высокотехнологичное оборудование, диагностическое программное обеспечение и онлайн-инструменты, необходимые для ремонта современных транспортных средств.



время от времени требуют проверки и обслуживания, например после замены треснувшего ветрового стекла. В портфолио компании Bosch есть специальные калибровочные стенды для СТО, такие как DAS3000, а в программе учебного центра для специалистов «Бош Авто Сервис» появились новые курсы, в рамках которых механики учатся обращаться с калибровочным оборудованием и правильно настраивать датчики современных автомобилей.

Нововведения, внедренные в DAS3000, позволяют сократить время настройки стенда для последующей калибровки на 30%. Этот результат обусловлен не только новыми функциями, но и оригинальными колесными зажимами. Их прочная рама оснащена гнездом для установки калибровочных мишеней и уровнем для точного

центрирования на колесе. Два удерживающих рычага фиксируют раму на колесе, а перекладина со скользящими цилиндрами обеспечивает постоянный контакт с боковой поверхностью шины. Эти универсальные колесные зажимы можно использовать на колесах диаметром от 14 до 24 дюймов.

Новый понятный пользовательский интерфейс с интуитивным управлением повышает удобство использования и точность работы системы. Новое меню навигации, а также изменения в инструкции для пользователей стали отражением результатов исследований отзывов реальных пользователей — специалистов сети «Бош Авто Сервис». Процесс калибровки оптимизирован за счет графической анимации, отображающей текущее положение относительно мишеней, а также лучшего представления цифровых значений расстояний и позиционирования относительно осей автомобиля.

Одним из преимуществ DAS3000 также является его новый адаптер, который обеспечивает безопасный контакт с бампером. Этот измерительный прибор прикреплен к передней части калибровочной рамы. Адаптер имеет общую высоту 800 мм и покрыт мягкими резиновыми элементами, что позволяет устанавливать его прямо на бампер или переднюю часть автомобиля без риска повреждения кузова. Распорная пластина предназначена для выравнивания на плоских поверхностях, но ее также можно использовать на вертикальных подъемных устройствах. Новый адаптер позволяет значительно сократить время калибровки, особенно в случае настройки передней камеры на автомобилях Kia/Hyundai, Toyota, Mazda и Mercedes-Benz. Также легко поддаются калибровке передние радары на автомобилях Volkswagen Group, BMW и Nissan. У этих автомобилей бампер представляет собой четкую контрольную точку, в то время как расстояние до скрытых радарных датчиков для конкретного транспортного средства отображается программным обеспечением.

Управление системой осуществляется с помощью компьютера, на котором установлено ПО позиционирования Bosch ADAS и ди-

агностического тестера Bosch KTS в сочетании с ПО ESI[tronic] 2.0 Online. Различные калибровочные мишени позволяют использовать DAS3000 для калибровки систем на всех распространенных марках автомобилей.

Перед началом калибровки автомобиль закатывается на ровную поверхность, после чего специалист «Бош Авто Сервис» проверяет давление в колесах, освобождает салон и багажник от посторонних предметов и груза, проверяет объем залитого топлива (если он составляет менее 90%, разницу компенсируют соответствующими грузами) и закрывает двери. При наличии в автомобиле пневмоподвески ее настройки сбрасываются до базовых значений. Далее выбираются и устанавливаются на стенд калибровочные мишени, подходящие для данной модели авто. Аккумулятор автомобиля подключается к зарядному устройству Bosch, а к диагностическому разъему типа OBD подсоединяется сканер серии



KTS. Автомобиль идентифицируется в ПО ESI[tronic], после чего все системы проверяются на наличие ошибок. Перед началом калибровки мишени центрируются согласно инструкциям, предоставляемым программным обеспечением.

После этого запускается программа позиционирования Bosch ADAS, указывается VIN-номер автомобиля и выбирается тип систем, которые нужно откалибровать, например фронтальные камеры. Далее указывается контрольная точка для измерения расстояния, например левое переднее

колесо, и вводится необходимое значение в миллиметрах, указанное в инструкции по настройке для данной модели автомобиля.

Руководствуясь подсказками на экране компьютера, механик закрепляет универсальный зажим с мишенью сначала на левом переднем колесе, а потом и на правом заднем. Затем необходимо удостовериться, что камеры стенда видят обе закрепленные мишени, после чего можно будет переместить мишень с левого переднего колеса на левое заднее. После этого будут собраны все данные, необходимые для позиционирования стенда. Далее специалист «Бош Авто Сервис» выставляет стенд DAS3000, руководствуясь визуальными подсказками на экране, отображающими смещение как в миллиметрах, так и в градусах. В ПО ESI[tronic] вводятся правильные значения высоты и проводится калибровка фронтальной камеры. Завершается процедура распечаткой данных о положении калибровочного стенда. После этого можно будет приступить к калибровке фронтального радара.



Первый электрический грузовик Scania может появиться в России в 2023 году

Глава Scania в России Симоне Монтанья сообщил на форуме IMAF 2021 о росте спроса на альтернативные виды топлива в грузоперевозках и анонсировал возможное появление грузовиков на электротяге на российском рынке.

По словам Монтаньи, на фоне восстановления российского рынка после кризиса перевозчики проявляют все больший интерес к альтернативным видам топлива и электрификации. Вместо дизельного топлива транспортные компании все чаще переходят на метан, который дает возможность сократить топливные расходы.

В среднем на топливо приходится до 40% затрат компании-перевозчика. По данным Scania, использование сжатого и сжиженного природного газа позволяет добиться снижения топливных затрат до 50%. Уже сейчас российские клиенты активно интересуются электрическими грузовиками и готовы тестировать новые решения.

Симоне Монтанья заявил, что электрические грузовики Scania могут появиться на российском рынке уже в 2023 году. Г-н Монтанья отметил, что компания видит большой потенциал для развития электрической техники в РФ.

XII Международный московский автомобильный форум IMAF 2021 был организован «Ассоциацией европейского бизнеса» и проходил с 24 по 25 августа в московском ЦВК «Экспоцентр». На форуме эксперты и представители автомобильных компаний обсуждали восстановление автопромышленности после «коронакризиса». Репортаж с форума читайте в этом же номере «Движка» в рубрике «Бизнес» ■



Mercedes-Benz представил новое поколение компактного Citan

Новый компактный фургон Mercedes-Benz Citan появится в Европе уже нынешней осенью.

Длина автомобиля составит 4498 мм. В Mercedes-Benz сообщают, что он займет «младшее» место в линейке вэнов компании, в которой также представлены модели Vito и Sprinter.

На европейском рынке новый Citan будет предлагаться в трех дизельных версиях мощностью 75, 95 или 116 л.с. Также будут доступны две бензиновые модификации мощностью 102 и 131 л.с. Штатно Citan будет оснащаться 6-ступенчатой «механикой», для топовых дизельных и бензиновых версий также будет доступен 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями.

Высота порога багажного отсека автомобиля составляет 59 см, асимметричные задние двери можно распахнуть на 180 градусов либо зафиксировать под углом 90 градусов для удобства погрузки.

Новый Citan станет доступен в версиях с парой сдвижных дверей как в виде цельнометаллического фургона, так и в полностью остекленном варианте. В будущем планируется появление комплектации с удлиненной колесной базой, а также частично остекленной версии Citan Mixto.

На вторую половину 2022 года анонсирован выход на рынок полностью электрического eCitan с запасом хода 285 км.

Заказы на новый Mercedes-Benz Citan уже принимаются. В Европе стартовая цена модели в версии Panel Van с цельнометаллическим кузовом и 102-сильным бензиновым мотором объемом 1,33 литра составляет 23 024 евро (1,98 млн рублей), с учетом всех скидок – 19 348 евро (1,66 млн руб.) ■

Минтранс заставит грузоперевозчиков потратиться

На установку новой системы контроля усталости водителей транспортные компании потратят от 2,5 до 8 млн рублей за три года.

Об этом сообщила компания «Авто-ПЭК». Расчеты приведены для автопарка из 100 грузовиков.

Минтранс представил в начале августа текст поправок к закону «О безопасности дорожного движения». В новой версии документа предлагается оборудовать грузовики, автобусы и такси системой, способной по зрачку или частоте пульса определять степень усталости водителей. Новая редакция закона допускает увеличение максимального времени нахождения за рулем с 10 до 12 часов в случае, если система сообщит, что состояние водителя это позволяет.

Как сообщает министерство, система контроля усталости водителей призвана сократить ежегодный ущерб от ДТП на 350–530 млрд рублей. Из-за автомобильных аварий бюджет страны теряет 1,78 трлн рублей ежегодно.

Стоимость оборудования одного грузовика новой технологией обойдется в сумму от 25 до 80 тыс. рублей, включая абонентскую плату. Ожидается, что новая норма затронет работу более 4 млн водителей. Таким образом, при минимальных затратах 25 тыс. рублей ежемесячные расходы на каждый грузовик составят 1 тыс. рублей, подсчитали в «Авто-ПЭК».

С 1 января 2021 года грузовые автомобили массой свыше 3,5 тонны должны комплектоваться тахографом, отслеживающим продолжительность поездки. В день водитель не может проводить за рулем больше 10 часов. При этом обязательно делать перерывы, а в неделю нельзя работать больше 56 часов ■





**МАК
2021**

Мировые
Автомобильные
Компоненты

Октябрь 2021

**ПЕРВАЯ НЕЗАВИСИМАЯ
ПРЕМИЯ В СФЕРЕ АВТОКОМПОНЕНТОВ**

www.mak-award.ru

Генеральный партнер
премии:



Партнер
премии:



IGNITION
PARTS



VEHICLE
ELECTRONICS

Генеральный спонсор
розыгрыша призов:

OSRAM

Спонсор
розыгрыша призов:



При поддержке:

MIMS
automechanika
MOSCOW

ITEM
EXPO

Smart
Интеграционный центр



messe frankfurt



Ассоциация Дистрибьюторов
Автомобильных Комплексов



АВТОСТАТ
Информационный центр



GRUZDEV-ANALYZE

Медиапартнеры:

автс компоненты

ST-KT.ru

www.A-KT.ru

Автобизнес

КУЗОВ



КОЛЕСИЦА



АВТОМАРКЕТОЛОГ
Информационно-аналитический центр



Движок



HIA
Life-berlin



Peugeot Traveller 4x4



Вадим Аскарлов



Французский эксклюзив для России

Зарождение и успех отечественного автопрома принято ассоциировать с итальянцами, которые когда-то подарили нам малолитражку, ставшую основой нашего автопарка на долгие десятилетия. Современная Россия обязана нынешним составом движущегося по дорогам автопарка именно французам, которые когда-то показали нам, что бюджетный автомобиль может быть надежным. Вот и сейчас, пока остальная Европа прячет от нас самые технологичные новинки, в Peugeot понадеялись на россиян и именно к нам (первым в мире!) привезли полноприводный взн Traveller. Попытаемся разобраться, насколько может быть востребован у нас «проходимый микроавтобус» французской марки.

Откровенно говоря, французы ничем особо не рисковали, так как вопрос востребованности подобных машин в России не стоит. Во-первых, все, что способно преодолеть русскую распутицу, всегда у нас актуально; если же это еще и нечто большее,

способное перевезти много людей или груза, — то вообще идеально. Во-вторых, у нас в целом очень популярна вся линейка Traveller / Spacetourer / Zafira Life и любые

затраты на конвейерные нововведения в Калуге все равно окупятся. Ну и в-третьих, эти полноприводные взны уже давно и успешно колятся по России, просто раньше их дооснащением занимались либо дилеры в частном порядке, либо небольшие специализированные мастерские. Так что нынешнее решение французов напрашивалось само собой.

В скором времени полноприводные модификации появятся у всех трех упомянутых моделей альянса Stellantis. То, что в качестве

презентационного автомобиля выбран Traveller, вполне логично, ведь именно он является лидером продаж в этой тройке с большим отрывом. Все-таки, несмотря на идентичность машин, именно у Peugeot многолетний успешный образ производителя надежной коммерческой техники в России.

Никакой разницы во внешнем облике между моноприводным взном и версией 4x4 не найти: все те же знакомые черты. Ждать серьезного обновления экстерьера, в общем-то, и не стоило: все-таки



Фото: Александр Прохоренко



Предприятие в Калуге стало первым и пока единственным заводом, с конвейера которого сходят готовые автомобили с полным приводом от Dangel



уже приучили нас к тому, что если третий ряд и присутствует в автомобиле, то он предназначен либо для маленьких детей, либо для коротких поездок, где можно потерпеть практически полное отсутствие места для ног и пространства над головой. Третий ряд в Peugeot Traveller — это совсем другой уровень комфорта для задних пассажиров!

Собственно, это и есть то, ради чего большинство клиентов выбирают подобные автомобили. Единственное, что слегка «ущемляет права» сидящих на «галерке», — это посадка и высадка, но в целом полностью сложенное и отодвинутое вперед среднее кресло не мешает забраться назад даже весьма упитанному пассажиру. В остальном третий ряд по комфорту никак не уступает второму: здесь и такие же регулировки сидений, и собственные дефлекторы обдува, и отдельные подстаканники.

Так и подмывает написать, что если третий ряд сидений владельцу не нужен, то в его распоряжение поступает огромный багажник, — но и тут полный привод вносит



Android Auto, который также доступен только в «бизнесе». Все-таки, если рассматривать автомобиль как транспортное средство для дальних путешествий, эти функции явно не помешали бы.

Однако далеко не для всех отсутствие топовой комплектации — это минус, ведь в ней всего семь мест, в то время как полноприводный Traveller предлагает целых восемь посадочных мест в три ряда. Да, возможно, задний диван — это не то же самое, что отдельные кресла с персональными настройками, но даже такой вариант предлагает весьма широкий набор установок. К примеру, диван можно сдвигать, увеличивая или уменьшая простор для ног, причем двигаться могут и его отдельные части (в пропорции 1:2) независимо друг от друга. Угол наклона спинки также может регулироваться любой из трех пассажиров второго ряда.

Создатели современных кроссоверов и внедорожников

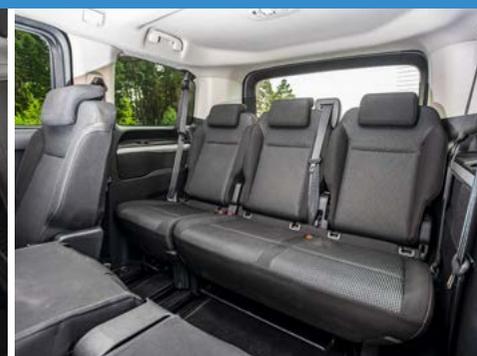
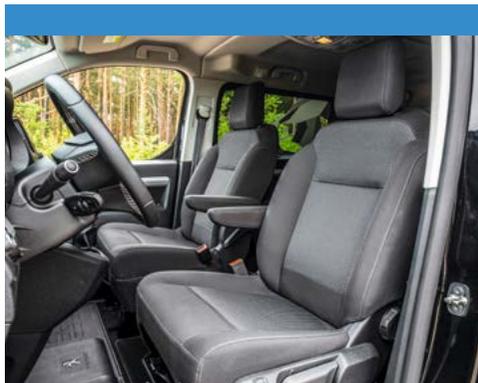
это не тот класс автомобилей, где внешность быстро устаревает, а у нас Traveller в нынешнем облике не продается и пяти лет.

Внутри — также никаких изменений: простенький, но отнюдь не пахнущий дешевизной пластик, множество комфортных ниш, отличная обзорность и фирменный французский джойстик управления мультимедиа под рулем. Однако у фанатов «Тревеллера» все-таки есть причина для расстройств. Дело в том, что полноприводные автомобили пока недоступны в комплектации Business VIP, а ведь именно эта версия пользуется у нас наибольшим спросом.

Оно и неудивительно: в свое время на длительном тесте

был соплатформенный Citroen SpaceTourer, который покорила возможностями трансформации салона и оснащением. И именно об этом придется забыть потенциальным владельцам «проходимого» вэна. Также им пока не достанется автоматическая коробка передач с фирменной шайбой-селектором переключения режимов: полный привод доступен пока только с 6-ступенчатой «механикой». Представители компании заверили, однако, что скоро сумеют «подружить» АКП и полный привод.

Кроме того, покупателям явно будет не хватать отличного дисплея мультимедийной системы с поддержкой Apple CarPlay или



коррективы в привычное оснащение и оборудование «Тревеллера». Из-за трансмиссии 4x4 запасное колесо переместилось из-под днища машины непосредственно в багажник, причем оказалось в непривычном вертикальном положении.

Любители французского автопрома и просто знатоки рынка наверняка недоуменно спрашивают, откуда у Peugeot полный привод, ведь даже кроссоверы марки в России не предлагают версии 4x4. Все дело в давнем сотрудничестве с брендом Dangel, который уже много лет занимается улучшением внедорожных характеристик французских машин, но до этого момента делал это исключительно на своих мощностях и с уже выпущенными с завода автомобилями. Теперь же компания официально поставляет систему полного привода прямо на конвейер российского

инженеры не стали, а просто установили проставки нужной толщины — и получили увеличенный до 200 мм дорожный просвет.

Вопреки опасениям увеличение клиренса никак не сказалось на устойчивости машины. На «автомобильных» скоростях порядка 150 км/ч Traveller держит дорогу весьма достойно, даже не думая терять равновесие на очередной гряде пологих волн. А если покрытие дороги — очень старый асфальт со множеством ям, то именно здесь начинает раскрываться истинный характер машины — Peugeot спокойно проглатывает все изъязны дорожного полотна.

Конечно, стоит смотреть на вещи реально: несмотря на полный привод, увеличенный клиренс и другие нововведения в конструкции, Peugeot Traveller 4x4 остается небольшим микроавтобусом



Такой защите днища позавидовали бы иные рамные полноприводные внедорожники



завода, о чем сообщает надпись на селекторе выбора режимов движения.

Не менее приятно, что для нашего рынка не стали придумывать сложные системы, а взяли проверенный привод с вискомуфтой. Новая компоновка потребовала установки другого топливного бака и парочки изменений в подвеске для оптимизации расположения узлов. Однако это далеко не все, что изменили в полноприводной версии.

Представители Peugeot делают особый акцент на защите днища: с помощью стальных листов закрыта практически вся нижняя часть машины. Ну и конечно, какая полноприводная версия без увеличенного клиренса? Сильно мудрить

с весьма ограниченными возможностями на бездорожье. Все-таки большие свесы никто не отменял, да и 200 мм — не так уж и много для длиннобазного вэна, так что стихия машины — лесные тропинки, небольшие броды и песчаные утесы, где стоит бояться не столько сложной геометрии препятствий, сколько зыбкости того, что у автомобиля под колесами. В нашем распоряжении оказались все перечисленные препятствия в лесах Владимирской области.

С песчаными дорогами Traveller справился играючи. Муфта подключается довольно быстро, так что передние колеса не успевают зарыться, да и с перегревом за несколько часов целенаправленного закапывания машины проблем

ХАРАКТЕРИСТИКИ Peugeot Traveller 4x4

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4956x1920x1980
Снаряженная масса, кг	2256
Объем багажника, л	603–3968
Клиренс, мм	200
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, R4
Объем, куб. см	1997
Мощность, л. с. при об/мин	150/4000
Крутящий момент, Нм при об/мин	370/2000
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	13,3
Максимальная скорость, км/ч	170
Средний расход топлива, л	7,4



Премьерный тест-драйв стал также импровизированной площадкой для презентации концепта полноприводного кемпера на базе Peugeot Traveller 4x4, который российское представительство марки подумывает запустить в продажу. В целом это тот же Traveller, но со специальным багажником на крыше, двумя фонарями дополнительного света, тентом-маркизой и боксом-трансформером в салоне, где прячутся газовая плита, холодильник и раковина. Поверх всего этого размещен раскладной матрас. В компании отметили, что набор встроенного оборудования и стоимость концепта пока что не определены



ОЦЕНКИ		Peugeot Traveller 4x4
ИНТЕРЬЕР	8,71	Интерьер вэна воспринимается просто, но не дешево. С комфортом могут путешествовать пассажиры любого ряда.
Обзор	8	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	10	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,8	Полный привод хоть и не превращает «автобус» во внедорожник, но значительно расширяет ареал обитания «Тревеллера».
Динамика	8	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8,33	Современной мультимедиа, конечно, не хватает, но набора опций вполне достаточно для комфортного путешествия.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,28	



не было. Небольшой брод также легко остался позади, но форм-фактор кузова все-таки изначально не предполагает таких препятствий, так что передний бампер рискует не пройти водную преграду без повреждений. Размытые лесные дорожки тоже легко сдавались под напором полного привода и тяговитого 150-сильного дизеля.

Однако стоит отметить, что тестовые машины были «обуты» во внедорожные покрышки BFGoodrich All Terrain T/A, тогда как штатно даже полноприводные автомобили сходят с конвейера калужского завода на точно такой же шоссейной резине, что и моноприводные версии. При всем уважении к компании Dangel — думается, даже их система не спасла бы Traveller на бездорожье, не будь у него «правильных» шин. Так что

если будущий владелец действительно надумает покорять лесные чащобы — внедорожную резину можно смело включать в стоимость автомобиля.

Каков итог?

Peugeot Traveller 4x4 — безусловно, автомобиль, который полностью соответствует духу российских дорожных реалий. Комфортный, надежный, проходимый и при этом красивый внешне вэн — именно то, о чем можно мечтать автоладельцу за пределами мегаполисов. Другой вопрос, сможет ли он себе его позволить, ведь стоимость самого доступного Traveller 4x4 переваливает за 3 млн рублей.

С другой стороны, прямых конкурентов у этой машины практически нет: вэны Volkswagen стоят гораздо дороже, а полноприводный «Соболь» хоть и дешев, но простоват и является конкурентом Peugeot лишь в мечтах руководителей нижегородского предприятия.

Стоимость протестированного автомобиля

Peugeot Traveller 4x4
3 059 900 ₽





Есть рекорд!

2 тыс. км
на чистом топливе



Сергей Жуков

«Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия» выступили инициаторами автопробега с седельным тягачом Iveco Stralis NP на сжиженном природном газе (СПГ). Грузовику предстояло проехать на одной заправке порядка 2 тыс. км. Ни топливо, ни сам тягач, ведомый опытным водителем, не подкачали. В «Книгу рекордов России» занесен следующий результат: полностью заправленный тягач Iveco Stralis NP на СПГ преодолел 2008 км.

В преддверии заезда «Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия» организовали пресс-конференцию, в рамках которой в подробностях обрисовали цели пробега и детали его проведения. От «Ивеко Россия» участвовал бизнес-директор бренда Iveco Роберто Каматта, от «Газпром СПГ технологии» — председатель совета директоров Алексей Кахидзе.

«Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия»

Ключевой целью пробега было изучение эксплуатационных возможностей грузовика в реальных дорожных условиях федеральных трасс, а также демонстрация

экономичности, экологичности и доступности СПГ для активного использования в грузовом сегменте. В качестве экипажа тягача были выбраны специалист Iveco и блогер,

освещавший событие. Техническое сопровождение на трассе осуществлял легковой автомобиль.

Немного о самой машине. В пробеге участвовал седельный тягач Iveco Stralis NP LNG с колесной формулой 4x2 и 12,9-литровым рядным 6-цилиндровым двигателем Cursor 13 NP («Евро-6»), развивающим мощность 460 л.с. при 1900 об/мин и крутящий момент 2000 Нм при 1100–1600 об/мин. Мотор работает в паре с 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач Hi-Tropix.

Ни для кого не секрет, что при использовании природного газа в качестве моторного топлива по сравнению с дизельным топливом достигается существенная выгода. При розничной стоимости



Бизнес-директор бренда Iveco Роберто Каматта



Председатель совета директоров «Газпром СПГ технологии» Алексей Кахидзе

солярки на уровне 49,80 рублей за литр в столичном регионе на каждые 100 км пути требуется 1295 рублей при фактическом расходе 26 литров на 100 км. Заправка же метаном сулит значительную экономию. На 100 км пробега требуется 24 кг СПГ, что при стоимости сжиженного природного газа 29 рублей за килограмм составляет 696 рублей. Иными словами, затраты тягача на СПГ на топливо при преодолении одинакового расстояния почти вдвое (в 1,86 раза) меньше, чем у такой же машины с дизельным двигателем.

Хотя конфигурация с двумя криогенными баками для СПГ (по 540 литров с обеих сторон), способными в общей сложности вместить 390 кг газа, обеспечивает тягачу заявленный запас хода в 1630 км, специалисты Iveco поставили амбициозную цель: преодолеть 2 тыс. км без дозаправки. Расчет был на современные электронные помощники для эффективного и экономичного вождения, которыми оснащены Iveco Stralis NP. В их числе — адаптивный круиз-контроль, система оценки стиля вождения, регулировка отдачи двигателя EcoSwitch и т.д.



Стартовал из Петербурга, за четыре дня экипаж на метановом тягаче должен был проехать по территории трех федеральных округов: Северо-Западного, Центрального и Приволжского. Пробег включал четыре этапа: Санкт-Петербург — Череповец (570 км), Череповец — Кострома (370 км), Кострома — Киров (610 км), Киров — Пермь (510 км). Маршрут был подобран таким образом, чтобы показать наличие на указанном маршруте действующей инфраструктуры на СПГ.

Финиш состоялся на площадке комплекса по сжижению природного газа (КСПГ) «Газпром СПГ технологии», который расположен в Карагайском районе Пермского края. Здесь в июле 2021 года компания ввела в эксплуатацию первый в регионе криогенный топливозаправочный пункт (криоТЗП). Он предназначен для хранения и заправки СПГ автотранспорта, использующего его в качестве газомоторного топлива. Мощности криоТЗП позволяют обслуживать до 40 большегрузных автомобилей

в сутки. Это, так сказать, детали. Куда более интересная информация была озвучена в ходе сессии вопросов и ответов.

Так, Алексей Хахидзе поделился опытом стратегического партнера — логистической компании «Автомобильная компания — Моостранс» — в использовании СПГ на коммерческом транспорте. По его словам, компания эксплуатирует грузовики Iveco на СПГ уже более полутора лет. Машины проявили себя с лучшей стороны, причем оказались предпочтительнее аналогов от конкурентов как с точки зрения надежности, так и в плане «экономики». Водители отметили комфортные условия труда.

На рынке коммерческого транспорта на газомоторном топливе у Iveco сегодня, по мнению компании-эксплуатанта техники, самое обширное предложение среди европейских производителей — как по модельному ряду, так и по объему сбыта. Прямые конкуренты итальянского производителя, как заявляют перевозчики, пока не располагают достойными аналогами, не говоря уже об отечественных брендах: наши тягачи





в рамках опытной эксплуатации даже не смогли доехать до конца маршрута.

Перевозчики также успели выявить как плюсы, так и минусы машин с комбинированными системами питания на КПГ и СПГ. Из минусов отмечена недостаточная мощность 8,0-литрового силового агрегата — эксплуатантам хотелось бы иметь соответствующий аналог 13-литрового. В плюсы можно засчитать гибкость такой машины, поскольку сеть заправочных станций для СПГ пока еще недостаточно развита. Целевая аудитория — перевозчики, работающие на плече «город — межгород». В перспективе комбинированная схема питания могла бы стать вполне пригодной для транспортных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки между городами.

Что касается экономических аспектов, то тут была отмечена экономия топлива до 40% по отношению к дизельным аналогам. При определении межсервисных пробегов всплыл фактор, не зависящий от производителя транспортного средства: качество газомоторного топлива. По ряду причин на сегодняшний день невозможно получить стабильный по составу газ, что, в свою очередь, негативно сказывается на фильтрах топливной системы газомоторных машин. В целом же



затраты на ТО газовой машины сопоставимы с дизельной, тогда как стоимость самих газовых машин выше.

Существует также и «человеческий фактор». Не все готовы работать на газовых машинах — многие водители предпочитают уволиться из компании, чем пересаживаться на газовую технику. Перевозчики подозревают, что в ряде случаев одна из причин такого отношения в том, что с машины, работающей на газе, невозможно ничего слить.

Другая проблема — обучение водительского состава работе на грузовиках, оснащенных газовой аппаратурой. В первую очередь речь идет о грамотной заправке. Сегодня не на всех газовых заправочных станциях имеется в достаточном количестве обучен-



ный персонал, который занимается заправкой газовых машин.

Недостаточное число заправочных станций заставляет водителей заправляться впрок,

дабы не тратить время в очередях и не оказаться «обсохнувшим» в самый неподходящий момент. Сейчас средняя заправка СПГ составляет 250 кг. Минимальное время заправки — 15 минут. Пока это предел из-за перечисленных выше факторов.

Как решаются все эти проблемы? Прежде всего за счет денежного стимулирования: здесь и прибавка водителям, работающим на газомоторной технике, в размере 15–20%, и «подъемные», и новый грузовик, и более выгодные маршруты; стоит упомянуть также обязательное, но бесплатное обучение за счет компании с получением соответствующего удостоверения.

Несмотря на то что количество СПГ-заправок все еще недостаточно велико, ежемесячно в строй вводится от одной до трех станций. В качестве позитивного момента можно привести такой факт. От границы с Китаем (правда, через Казахстан) можно доехать на грузовике с СПГ до самой Москвы.

Поскольку современное оборудование заправочных станций на СПГ имеет свои ограничения по хранению сжиженного газа, максимально достигнутое значение составляет 120 дней, в среднем же — 30 дней; часть станций оснащается оборудованием для перевода СПГ в КПГ, тем самым расширяется клиентская база (такси, автобусы и т.п.). Конечно, стоимость такого КПГ немного выше магистрального, зато заправка не несет прямых убытков.

Роберто Каматта из Iveco в рамках пресс-конференции заострил внимание на том, что бренд Iveco на российском рынке сегодня предлагает следующую технику с использованием газовых технологий: тяжелые грузовики Iveco Stralis, работающие как на СПГ, так и КПГ, а также Iveco Daily только на КПГ. В приоритете пока Iveco Stralis.

Что же до предпочтений между СПГ и КПГ, то здесь все зависит от потребностей клиента. Если клиент работает на плече более 1000 км — вариант с СПГ предпочтительнее. Если речь идет о внутригородских перевозках или перевозках с коротким плечом — имеет смысл выбрать машину

ДЕТАЛИ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль
качества



Продуманная
комплектация



Эффективное
торможение



Бесшумная
серия

WWW.TRIALLI.RU



на КПГ. Не последнюю роль играет и наличие газозаправочной инфраструктуры там, где клиент осуществляет перевозки.

Кроме того, Iveco поставила в Россию 25 машин с комбинированными системами питания, использующими как СПГ, так и КПГ. Пробег на одной заправке составляет у них свыше 900 км. Вместе с тем у Iveco сложился свой подход к подбору техники на том или ином виде газа. Для перевозчиков, у которых пробеги не превышают 500 км, рекомендованы машины на КПГ, свыше 500 км — на СПГ.

Расчетная стоимость владения газовой машиной на 10–15% ниже, чем дизельной. И это несмотря на то, что исходная цена такого грузовика выше дизельного примерно на 15–20% в зависимости от модели. С 2019 года Iveco поставила в Россию более 300 машин на КПГ и СПГ, причем львиная доля пришлась на тяжелый грузовик Stralis.

Каков итог?

Пробег, организованный компаниями «Газпром СПГ технологии» и «Ивеко Россия», успешно финишировал 16 августа на криогенном топливозаправочном пункте (криотЗП) компании «Газпром СПГ технологии» в Пермском крае.



В ходе пробега, как отметили организаторы, седельный тягач с газовым двигателем «показал высокие ходовые качества и эксплуатационные характеристики». Кроме того, в очередной раз были выявлены преимущества использования СПГ на большегрузном магистральном транспорте. СПГ

в качестве моторного топлива экономичнее традиционного жидкого горючего на 50% при значительно более высоком КПД. Помимо этого, криогенное топливо, как заявляет производитель техники, отличается высокой экологической безопасностью.

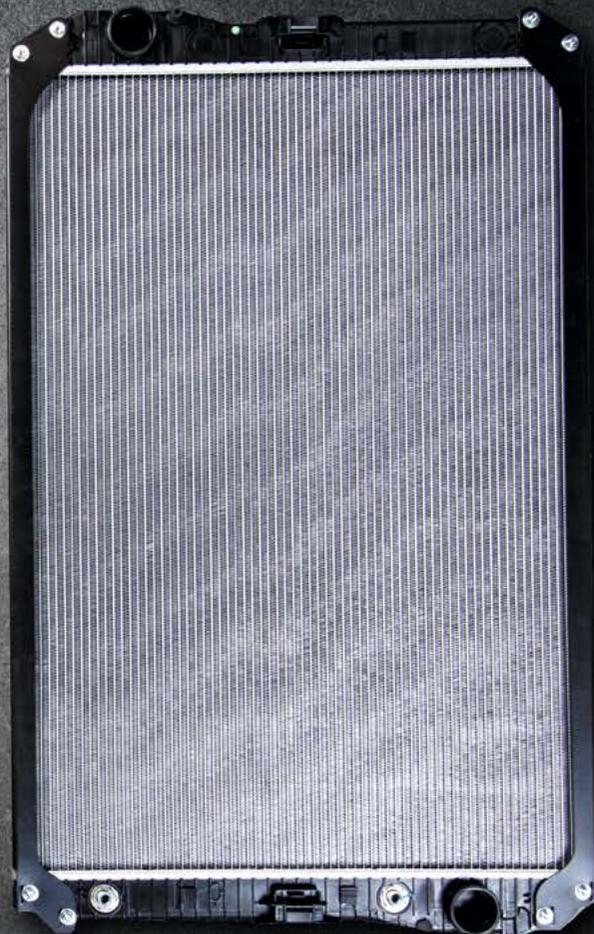




LUZAR

детали системы охлаждения

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ
ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Широкий
ассортимент



Надежная
конструкция



Гарантия 2 года
или 125 000 км

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



«Интеравто 2021»

Без гаджетов, но с электрификацией



Вадим Аскарлов

Autovirtus

На стенде компании были представлены самые ходовые товарные группы. Одно из главных направлений Autovirtus — автолампы. В этой продукции компания пытается найти компромисс между качеством и ценой, которая проходит по нижней границе среднего диапазона.

Компания является официальным дистрибьютором в России щеток стеклоочистителя alca и Heyner. Однако на выставку Autovirtus привезла собственную линейку щеток Maris, которая «играет» в низком ценовом сегменте. К примеру, бескаркасные щетки 50 размера предлагаются по цене до 100 рублей для оптовых покупателей. Помимо Maris компания предлагает также щетки иного ценового сегмента под брендом Rekit. Кроме того, на стенде была представлена линейка парфюмерных ароматизаторов с использованием французских отдушек.

На будущее рынка автомобильных аксессуаров в компании

В этом году любая выставка неизменно начиналась с радости и улыбок — как участников, так и гостей. Все-таки практически два года жизнь большинства людей протекала в режиме онлайн. И вот профессионалы автоиндустрии наконец-то смогли встретиться лично и обсудить проблемы рынка. А их хватает с избытком, что наглядно показала некогда масштабная выставка «Интеравто». Все подробности — в репортаже «Движка».

смотрят оптимистично, но связывают это не столько с собственными брендами, сколько с хорошим спросом на продукцию

alca и Heyner, который, по словам представителей компании, совсем не упал в период карантинных ограничений.



Autovirtus

«ДАЛИ-авто»

В компании предпочли не привозить на выставку новые товарные группы, а сконцентрироваться на актуальной линейке товаров. По словам генерального директора компании, на стенде была представлена та же продукция, что и два года назад, но это сознательная политика бренда, так как в непростых условиях рынка важно просто наладить поставки и производство, а также сохранить конкурентные цены.

Все силы в «ДАЛИ-авто» бросили именно на удержание цен в прежних границах. Подорожание допускается только незначительное — с целью сохранить полный ассортимент. Для бренда сейчас самое важное в любой категории продаж — стабильность в наличии товара, цене и отношениях с клиентом. «Надо решать проблемы с доставкой, гарантией и делать так, чтобы не было лишней нервозности в отношениях», отметили специалисты компании.

По мнению генерального директора «ДАЛИ-авто», нижняя точка рынком уже пройдена и ожидается рост продаж и возврат клиентов, которые снижали закупки в период



«ДАЛИ-авто»

локдауна. Сейчас у компании наблюдается небольшой рост во всех группах товаров. От выставки «Интеравто 2021» в «ДАЛИ-авто» ждали как прихода новых клиентов, так и долгожданных встреч с прежними партнерами.

С точки зрения ассортимента компания концентрируется на ремнях крепления груза, которые востребованы в течение всего года. Непосредственно в сезон покупатели активно приобретают буксировочные тросы, которые максимально эффективны с осени до конца зимы и позже, если зима была снежная.



Все ремни, ленты и тросы компания производит в России из российского же сырья; комплектующие — частично из РФ, частично из Китая. Остальной товар компания производит сама: башмаки, опрыскиватели, световозвращающие таблички и стартовые провода. По мнению представителей компании, всё китайское заместить невозможно — а может быть, и не имеет смысла.



Pandora

AVS

Стенд компании AVS был одним из самых заметных в павильонах выставки: как-никак этот производитель более 16 лет занимает высокие позиции на рынке автоаксессуаров. Ассортимент продукции компании насчитывает более 2 тыс. наименований в 60 товарных группах.

На «Интеравто 2021» бренд привез новую продукцию «НПО Прохим»: стеклоочистители, смазки, полироли, автошампуни, очистители пластика, чернители резины, бытовую химию и т.д., а также новинки в области специ-

ализированного автосервисного оборудования: воротки, головки торцевые, ключи баллонные, ключи гаечные, ключи динамометрические, отвертки, трещотки, шарнирно-губцевый инструмент и шестигранники. Также бренд представил ряд новинок в линейке съемников: съемники масляного фильтра, съемники шарнирных соединений и съемники рулевых тяг.

Pandora

Известный бренд в области автомобильной безопасности привез на выставку весь обновленный модельный ряд сигнализаций. Все модели поставляются с 4G-модемом, обеспечивающим быстрый обмен информацией с машиной.

На стенде компании также были представлены такие продукты, как замки капота и датчики давления в шинах, которые работают в режиме онлайн по Bluetooth, — автовладелец получает, по сути, дополнительную охранную систему.

«Хедлайнером» стенда Pandora стала инновационная зарядка для электромобилей, которая может быть представлена в разных вариантах мощности: как для частного домовладения, так и для промышленного применения.

Компания располагает собственным заводом по производству электроники. Уже в этом году планируется запустить силовые электронные компоненты для зарядных станций — в подобном оборудовании это самая дорогая и затратная часть.



AVS



«Корпорация ПСС»

В последнее время позиции бренда Pandora на рынке растут, отмечают представители компании. Что же до впечатлений от «Интеравто 2021», то в «Пандоре» заявили, что подобные выставки «идеальны для того, чтобы показать здоровье бренда и продемонстрировать партнерам, что в компании верят в долгосрочные перспективы развития».

«Корпорация ПСС»

Компания из Перми специализируется на разного рода промышленном оборудовании, а на нынешней выставке она представила

линейку зарядных станций, которые сама же и выпускает.

Зарядные станции производятся с уровнем локализации 80%, подтвержденным актом экспертизы Минпромторга. Главной новинкой стала трехфазная мобильная зарядная станция для электромобилей мощностью 30 кВт, работающая от сети с напряжением 380 В, которую можно использовать как в частном формате, так и на автомойке или автосервисе. Например, популярнейший в России электромобиль Nissan Leaf такое устройство полностью зарядит за 50 минут.

Однако и цена у столь современного оборудования для частного лица немалая: около 500 тыс. рублей. Были на стенде компании и более доступные варианты. Скажем, домашняя станция мощностью 74 кВт, которая полностью зарядит тот же Leaf, но уже за стандартные 8 часов. Зато и стоимость такой станции — всего 40 тыс. рублей.

Ориентируется компания как на «частников», так и на госзаказы, а также на всех потребителей, кто стремится развивать электрическую инфраструктуру. В таких станциях «Корпорация ПСС» видит серьезную

перспективу, поскольку сегмент электромобилей, по мнению ее представителей, будет развиваться весьма активными темпами.

«АрминаЭ»

Компания представила на выставке актуальный модельный ряд и самые востребованные товарные группы. Ключевые позиции бренда — это все то, что нужно для прохождения государственного технического осмотра: аптечки, огнетушители, знаки аварийной остановки.

Среди самых ходовых позиций бренда — салфетки из искусственной замши. Компания обладает рядом производственных мощностей как по всей России, так и за рубежом. Так, салфетки едут из Китая, щетки стеклоочистителя — из Польши, кроме того, есть производство в Белоруссии.

На выставку нынешнего года компания, по словам ее представителей, приехала с целью продвижения своей продукции — именно такие мероприятия, как заявляют в «АрминеЭ», дают «мощный толчок для развития и заключения новых партнерских соглашений», а также обеспечивают привлечение новых клиентов.

Несмотря на карантинные ограничения, в компании отмечают, что спрос на продукцию не падал весь прошлый год. Кроме того, собственная торговая марка компании — «ТошА» — каждый год нарабатывает новые позиции в ассортименте.



«АрминаЭ»

AAALine/Aviline

Компания, специализирующаяся на производстве различных автомобильных электронных помощников, презентовала на выставке свои основные продукты: систему помощи при парковке, системы видеофиксации, электроприводы пятой двери, смартфуты и адаптеры для вывода системы помощи парковки на штатное головное устройство. Сейчас компания ведет работу по выводу на рынок различной автохимии, в ближайшее время в продажу поступят присадки для масел.

Компания поставляет дополнительное оборудование в дилерские центры более чем 20 марок автомобилей — продукция Aviline предлагается как оригинал от производителя, например, у дилеров Hyundai и Volkswagen. В сфере розничной торговли продукция реализуется под брендом AAALine — это то же самое оборудование с небольшими дизайнерскими изменениями. Производство находится в Китае, однако разработка аксессуаров ведется в Санкт-Петербурге.

На выставку компания приехала для того, чтобы развить узнаваемость бренда AAALine, самый массовый продукт которого на сегодняшний день — парковочные системы. В обозримое будущее в компании смотрят оптимистично, несмотря на то что сейчас многие марки стараются максимально обширно укомплектовать свои автомобили прямо на заводе. Однако и компания растет каждый год — в Aviline не видят фундаментальных причин для снижения продаж.

Каков итог?

Выставка «Интеравто 2021» стала, по сути, площадкой для демонстрации прежде всего разного рода автомобильных аксессуаров, а также «достижений народного хозяйства» в модной нынче сфере электрификации. Сама экспозиция (когда-то, повторимся, весьма масштабная) занимала лишь два небольших павильона, крупные мировые игроки рынка автокомпонентов и аксессуаров участие в ней не принимали. Как и производители автомобильных гаджетов



(видеорегистраторов, радар-детекторов и навигаторов), еще в 2019 году составлявшие львиную долю экспонентов.

Всё это весьма наглядно продемонстрировало, что прежние форматы продвижения и презентации актуальной для автомобилистов и бизнеса продукции как минимум

нуждаются в серьезном пересмотре. Что, кстати, уже осознали, например, организаторы международной выставки Automechanika Frankfurt (см. материал в предыдущем номере «Движка»).



Лучшие цены

на автозапчасти от производителя



CARVILLESHP.RU
ПОКУПАЙ УДОБНО

8 800 700-25-85

 CARVILLE
SHOP



< | Захар
Слутцкий

Серебро Захара Слутцкого



Вадим Аскарлов

На трассе Moscow Raceway прошел четвертый этап Российской серии кольцевых гонок, в котором приняла участие ровно сотня лучших пилотов в самых разных зачетных группах. И гонщики вновь продемонстрировали увлекательную борьбу на одном из самых зрелищных автодромов страны.

В зачете «Спортпрототип CN» большая часть заявок традиционно принадлежит участникам на «шорткатах», но четверо пилотов все-таки выбрали «митджеты», а трое — «легенды Evo». Однако на привычный расклад сил это никак не повлияло: свое доминирование в классе продолжил легендарный Шота Абхазава на «легенде», который стартовал первым и первым же пересек финишную черту. На втором месте закрепился Виталий Зубенко на «митджете», а Святослав Арсенов финишировал третьим. Вторая гонка вновь осталась за непобедимым Абхазавой, а следом вновь финишировал Зубенко. Тройку призеров замкнул

Никита Худов на «митджете», а лучшим из «шорткатов» стал Давид Погосян.

В самом «пафосном» зачете «SMP GT4 Russia» Сергей Столяров сохранил поул-позицию, а сразу за его спиной столкнулись сокомандники Антон Немкин и Денис Ременяко. Этим воспользовался Вадим Мецкряков, который вышел на вторую позицию и сохранил ее до финиша, а Александр Вайнтруб, также совершивший прорыв, провёл всю гонку на третьей позиции. Первый ряд второй гонки заняли пилоты на Porsche Андрей Кремлев и Светлана Горбунова, но в лидеры после старта вырвался Андрей

и доминирование Honda на Moscow Raceway

Солуковцев на таком же Sauban. Однако через шесть кругов его обошел Денис Ременяко, а Солуковцева после контакта с соперником развернуло, и на второе место выбрался Сергей Столяров. В призовую тройку также ворвался Антон Немкин.

В классе «S1600 Юниор» первую позицию с самого старта захватил Николай Калинин, кото-

рый всю гонку провел с комфортным отрывом от соперников. А вот за оставшиеся два места на подиуме боролись сразу трое пилотов. Вторым стал Артем Антонов, который стартовал последним, получив пенализацию, а третьим — Артемий Першин. Однако уже после гонки они оба получили дополнительные штрафные секунды за действия на трассе, и второе место досталось Марку Мецкеру. Зато Артемий Першин стал обладателем поула во второй гонке, но уже на первом круге он уступил лидерство Мецкеру, а на втором круге заезд вновь возглавил Николай Калинин, который закончил уикенд победным дублем. На второй позиции оказался Марк Мецкер, третьим финишировал Артем Антонов.

Пилоты класса «Туринг-Лайт» на московском этапе сражались в одном заезде с гонщиками класса «S1600». Андрей Радошнов сохранил лидерство, несмотря на постоянные атаки со стороны





Петра Плотникова, которого, в свою очередь, преследовал Владимир Черевань. Их острая борьба продолжалась больше половины дистанции первой гонки, но в итоге пилоты сохранили такие же позиции на финише. Роман Голиков упустил третье стартовое место и стал четвертым, а пятерку на финише замкнул Андрей Севастьянов, отыгравший три позиции. За ними финишировали Леонид Панфилов и Иван Чубаров. В «S1600» на старт не вышел обладатель поула Егор Санин, машина которого отказалась заводиться. Поэтому первым стартовал Никита Дубинин, но лучше всех начал гонку Василий Владыкин, который захватил лидерство и выиграл гонку. Дубинин довольствовался вторым местом, третьим стал Виталий Ларионов. Пятерку замкнули Рустам Фатхудинов и Станислав Новиков.

Вторая гонка «Туринг-Лайта» началась с лидерства Владимира Череваня, которого сразу начал прессинговать его молодой напарник Петр Плотников. Уже с третьего круга Петр вышел вперед, но опытный Владимир не сдался и вновь взял лидерство. В заключительной фазе гонки при обгоне круговых Плотников все же завоевал первое место. Замкнул тройку Артем Фридан. Андрей Севастьянов был близок к тому, чтобы финишировать четвертым, но в последнем повороте его прошли напарники по «Speedway Ранчо» на Peugeot 208 — Андрей Радошнов и Роман Голиков. В классе «S1600» Рустам Фатхудинов лидировал от старта до финиша. На второе место долго претендовал Василий Владыкин, но незадолго до финиша его



прошел Михаил Грачев, ставший серебряным призером. А на заключительном круге третье место добыл Станислав Новиков. Вслед за Владыкиным финишировал Егор Санин, замкнувший пятерку лучших.

Топовый класс «Туринг» проводил гонку в Москве в одной связке с пилотами зачета «Супер-продакшн». Объединенный пелотон ожидаемо возглавили пилоты самого быстрого класса во главе с Егором Оруджевым. Однако Павлу Кальмановичу удалось с пятого места вырваться в лидеры, и его самый «возрастной» автомобиль



зачета, Supra Leon, первым пересек финишную линию. Оруджев закрепился на втором месте, отстояв его от нападков Кирилла Ладыгина на «Ладе», ставшего бронзовым призером. Иван Лукашевич стал только четвертым, замкнул пятерку пилот команды Carville Racing Захар Слуцкий. У многократного победителя разного рода российских кузовных чемпионатов Дмитрия Брагина были контакты на первом круге, и он смог финишировать только шестым, а Михаил Митяев пропустил вперед Андрея Масленникова и оказался лишь восьмым. Егор Фокин и еще один представитель коллектива Carville Racing Григорий Бурлуцкий замкнули топ-10.

В «Супер-продакшн» в первой гонке доминировала тройка пилотов на автомобилях Honda — Юрий Аршанский, Николай Виханский и Игорь Самсонов сохранили стартовый порядок. Вадим Антипов прорывался из глубины пелотона и смог добраться до четвертого места, опередив на последнем круге сокомандника Дмитрия

Лебедева. Пилоты на «Ладах» Владимир Шешенин и Андрей Петухов финишировали лишь на седьмом и восьмом местах соответственно. Максим Чернев выбыл из борьбы из-за взрыва мотора.

Вторая гонка объединенного заезда началась с провала обладателя реверсивного поула Михаила Митяева, которого оттеснили сразу два претендента на победу. Андрей Масленников возглавил заезд, а Дмитрий Брагин держался вплотную за ним. В дальнейшем в их борьбу неожиданно вмешался Захар Слуцкий, который на предпоследнем круге смог опередить Брагина, — последний потерял ход и выбыл из борьбы. Пилот команды Carville Racing, таким образом, стал серебряным призером, а третье место занял Иван Лукашевич. Лучшим из пилотов на «Ладах» стал Егор Фокин, финишировавший четвертым. Пятерку замкнул Павел Кальманович, за ним финишировали Егор Оруджев и Григорий Бурлуцкий. Пилоты Lada Sport Rosneft Кирилл Ладыгин и Михаил Митяев стали лишь восьмым и девятым. В топ-10 также вошел Айдар Нуриев.

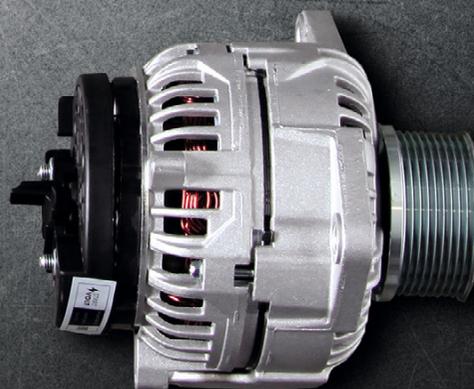
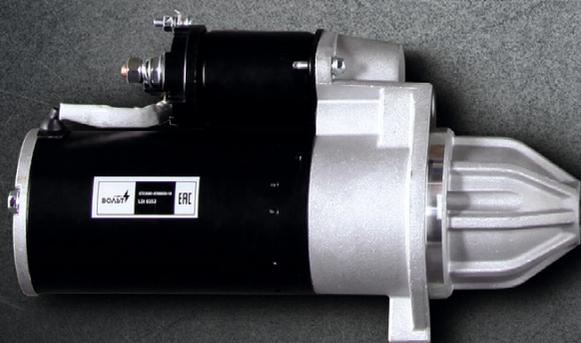
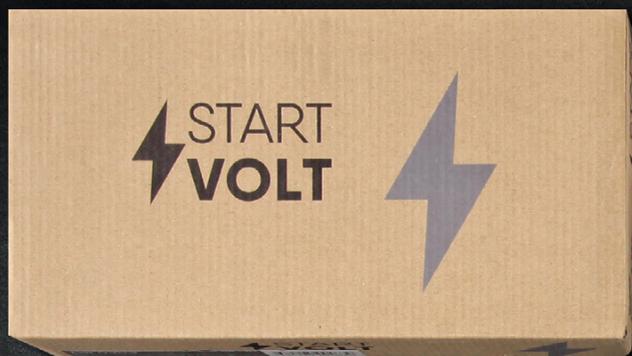
В «Супер-продакшн» на первых местах, в отличие от первой гонки, оказались пилоты на Subaru. Дмитрий Лебедев сразу вырвался в лидеры, а вот обладатель поула Вадим Антипов потерял несколько позиций и только в середине гонки смог выйти на третье место. Юрий Аршанский в итоге забрал награду за второе место, а Самвел Искоянц финишировал четвертым. Лучший из пилотов на «Ладах» Владимир Шешенин занял пятую строчку.





ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

START VOLT



Полное соответствие
штатным изделиям



Официальный поставщик
конвейера ПАО «КАМАЗ»



Расширенная гарантия - 2 года



100%-й контроль качества

STARTVOLT.COM



TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ

СИСТЕМА ТРАНСМИССИИ TRIALLI



100% контроль
качества



Большой запас по мощности
передаваемого момента



Продуманная
комплектация



Антикоррозионное
покрытие

WWW.TRIALLI.RU