



сентябрь 2019 • #78

Движок

про автомобили в деталях

Обзор
Выставки
MIMS
Automechanika
2019

Часть 1:
Движение в сегмент
луж-кост

28

MIMS
2019

УАЗ
ПАТРИОТ 18



Теперь
с «автоматом»
и дистанционным
управлением



46 Hyundai
HD35 City



38

Все нюансы замены
цепи ГРМ



Чем она лучше,
а чем хуже ремня

12

Названы лучшие
автосервисы
и мастера СТО
2019 года

58

Победа и подиум
пилотов
Carville Racing
на пятом этапе РСКГ



ИСПОЛЬЗУЮТСЯ УМНЫМИ АВТОМОБИЛИСТАМИ



Радиаторы LUZAR производятся с учетом всех потребительских и технических требований.



Разумная цена изделий: мы предлагаем оптимальное решение по минимальной стоимости.



Вы можете быть уверены в «абсолютном» качестве и разумной стоимости радиаторов LUZAR – ведь они используются автомобилистами, умеющими взвешивать потребительские качества приобретаемого товара.

НАШ

ПНЕВМОТИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТ

ВЫБИРАЮТ ПРОФЕССИОНАЛЫ



- | Дифференцированный крутящий момент
- | Минимальные затраты энергии
- | Высокая мощность

AIRLINE официальный поставщик автомобильного инструмента спортивной гоночной команды Carville Racing

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»Генеральный директор:
Константин СилковГлавный редактор:
Илья ОгородниковРедактор отдела новостей:
Роман ЗубкоОбозреватель:
Вадим АскаровДизайн журнала и сайта:
Владимир МироненкоСайт журнала:
dvizhok.suАдрес редакции:
194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр., 32,
БЦ «Сампсониевский»,
офис № 2А 307,
тел./факс: +7 (812) 324-2435,
chief@dvizhok.suПечать журнала:
Типография «Премиум-пресс»,
г. Санкт-Петербург, ул. Оптиков, 4

Подписано в печать 01.09.2019 г.

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
БЕСПЛАТНОЛюбое 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.

Как техрегламент заменил здравый смысл

Очередной заезд на сервис в очередной раз выявил проблемы с квалификацией механиков и, главное, их желанием постичь проблему. И вроде ремонт копейечный, и СТО уважаемые, и персонал заранее предупрежден о возможных проблемах — и все равно все делается таким образом, что последствия обслуживания для клиента оказываются самыми печальными. На вопрос сервису, как вы умудрились все сделать наоборот, часто следует «интересный» ответ: это не входило в техрегламент.

Впервые с подобной ситуацией мы столкнулись при сложном ремонте турбодизельного двигателя, когда прямые и косвенные признаки указывали на тот факт, что турбине с большой вероятностью хана. Самое любопытное, что мысленно и финансово к такому положению дел мы были готовы и даже собирались приехать на сервис с уже купленным для замены агрегатом, чтобы закрыть вопрос раз и навсегда.

Но тут неожиданность: механики неофициального, но престижного сервисного центра категорически остановили нас от подобного действия. Мол, не торопитесь, давайте сначала все посмотрят «профессионалы», а уже потом будет понятно, что делать. Ладно, доводы убедительны, тем более когда речь идет об экономии пары десятков тысяч рублей, — может, и вправду с турбиной мы погорячились.

Вечером того же дня прозвучал вердикт: турбину менять не надо, из строя вышел только ее клапан, который можно поменять отдельно, что обойдется вдвое дешевле. Сказано — сделано. Через некоторое время новенький клапан турбонаддува был у мастеров, а мы приготовились вечером забрать машину, которая должна была



вновь наполниться первозданной мощностью. Не тут-то было.

Вечерний звонок из сервиса прозвучал издевательски: вы знаете, мы поменяли клапан, но это не помогло, потому что хана турбине... На вопрос, как же, блин, так, если мы сразу предупреждали о том, что наддув, скорее всего, неисправен, и готовы были его поменять, впервые и прозвучало ненавистное слово «регламент».

Оказывается, по статистике чаще всего турбина не выходит из строя целиком, а потому регламентом ее принято диагностировать по частям, меняя подозреваемые в неисправности детали по отдельности. Так, мол, дешевле для владельца. Именно поэтому подозрения клиента как непрофессионала в неисправности всей турбины игнорируются.

Беда в том, что турбонаддув в сборе стоит в полтора раза дешевле, а работы выполняются в два-три раза быстрее, чем ремонт при поэтапной диагностике и частичной замене. Что в итоге в нашем случае и получилось.

Второй заезд уже на другой машине и на другую, но не менее известную СТО и вовсе оказался для автомобиля катастрофическим. Не выдержал приводной ремень, который прямо на ходу стал

разрушаться, сообщая об этом соответствующими звуками. Мы не стали рисковать, опасаясь его окончательного обрыва, и вызвали сервисный эвакуатор.

Зная, что остатки разрушенного приводного ремня нередко попадают в привод ГРМ, на сервисе мы решили предупредить приемщиков и мастера смены, что заводить машину нельзя, а вместе с заменой ремня нужно обязательно избавиться от всех ошметков под капотом.


Как выяснилось, под капотом избавились от тех ошметков, которые увидели. Снимать крышку системы ГРМ никто даже не собирался, потому что это дополнительная процедура, которая — внимание! — не прописана в регламенте замены приводного ремня. На прямой вопрос, какова вероятность, что при обрыве эти остатки затянет под ремень ГРМ, сотрудник СТО честно ответил: очень высокая со всеми вытекающими последствиями. Собственно, эти трагические для машины последствия и произошли: проворот ремня ГРМ прямо на сервисе привел к загибу клапанов и фактически к кончине мотора.

Оказалось, если клиент настоятельно не требует совершения конкретных дополнительных процедур с контролем их занесения в заказ-наряд, о которых, само собой, он может просто ничего не знать, а эти процедуры не прописаны в техническом регламенте ремонта, то никто ничего не делает и даже не предлагает сделать «от греха подальше».

То есть мало того, что автовладельцу самому нужно неплохо разбираться в сервисном ремонте, так даже это не дает никаких гарантий, потому что ваши знания и указания механикам ничего не стоят, если это не прописано в регламенте...



СТАРТЕРЫ автомобильные

СТАРТ
ВОЛЬТ 



Полное соответствие штатным изделиям по габаритным размерам и выходным характеристикам



Постоянный рост ассортимента на легковые иномарки, LCV и грузовые автомобили



Специальная серия стартеров для автомобилей ВАЗ/ГАЗ/УАЗ



100% пооперационный контроль при производстве



Расширенная гарантия - 2 года

 **TecAlliance**
Data Supplier

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

Подробная информация на сайте:

startvolt.com

«GiPA Россия»

На рынок послепродажного обслуживания в РФ больше влияет не рост автопарка, а поведение водителей

14



Перерождение

Тест-драйв Changan CS35Plus

20



Iveco S-Way

Подключенный грузовик нового поколения

50



Лаборатория CTR

Как испытывают компоненты для мировых автогигантов

26



Жизнь в кемпингах Крыма

Тест-драйв Volkswagen California. Часть 2

60



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **«Современные масла не требуют никаких сторонних присадок»**
Технический специалист Shell о даунсайзинге, экологии и интервалах замены моторного масла
- 10 **Конференция Autoservice 2019**
Европейские тренды придут в Россию
- 12 **Названы лучшие автосервисы и мастера СТО 2019 года**
- 14 **«GiPA Россия»**
На рынок послепродажного обслуживания в РФ больше влияет не рост автопарка, а поведение водителей

Автомобили

- 16 **Новости**
- 18 **Теперь с «автоматом» и дистанционным управлением**
Тест-драйв обновленного «УАЗ Патриот»
- 20 **Перерождение**
Тест-драйв Changan CS35Plus
- 22 **Правильная тактика**
Тест-драйв обновленного Geely Atlas 1.8T с Яндекс.Авто

Автокомпоненты

- 24 **Новости**
- 26 **Лаборатория СТР**
Как испытывают компоненты для мировых автогигантов
- 28 **Обзор выставки MIMS Automechanika 2019**
Часть 1: Движение в сегмент лоу-кост
- 38 **Все нюансы замены цепи ГРМ**
Чем она лучше, а чем хуже ремня

Комтранс

- 42 **Новости**
- 46 **Новый горожанин**
Тест-драйв Hyundai HD35 City
- 50 **Iveco S-Way**
Подключенный грузовик нового поколения

Автоаксессуары

- 54 **Новости**

Автоспорт

- 56 **Новости**
- 58 **Победа и подиум пилотов Carville Racing на пятом этапе РСКГ**
- 59 **Дождевые приключения предпоследнего этапа РСКГ на Moscow Raceway**

Автодосуг

- 60 **Жизнь в кемпингах Крыма**
Тест-драйв Volkswagen California. Часть 2



Автомобильные радиаторы ПОАР



Сделано в России



**ПОАР победитель премии
«АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА»**

ООО «ПО «Авто-Радиатор»
Тел.: +7 (812) 602-12-80
E-mail: info@auto-rad.ru

www.auto-rad.ru



Система менеджмента качества
соответствует требованиям ISO/TS 16949:2009

Isuzu хочет наладить сборку пикапов в России



Японская компания Isuzu планирует после 2023 года запустить производство пикапов на территории РФ.

Об этом сообщил газете «Ведомости» генеральный директор «Исузу Рус» Фабрис Горлье.

Предполагается, что через четыре года объем продаж пикапов марки на нашем рынке достигнет отметки 2–3 тыс. машин в год. Согласно планам компании, автомобили будут производиться как для внутреннего рынка, так и для поставок на экспорт.

На сегодняшний день Isuzu осуществляет сборку грузовых автомобилей на своем заводе в Ульяновске.

Напомним, что в апреле текущего года компания Isuzu открыла продажи обновленного пикапа D-Max. Его стоимость в России начинается с отметки 2,145 млн рублей, а самый «новорожденный» Isuzu D-Max обойдется как минимум в 2,595 млн рублей ■

Минпромторг намерен продлить господдержку автопрома в 2020 году

Около 19 млрд рублей из федерального бюджета в 2020 году могут быть направлены на стимулирование спроса на автотранспортные средства.

Об этом в интервью газете «Ведомости» рассказал министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

«Мы точно будем просить зарезервировать средства для того, чтобы иметь возможность принимать оперативные решения при изменении ситуации на рынке», — заявил глава Минпромторга. По его словам, речь идет о средствах, рассчитанных на льготное кредитование и единую лизинговую субсидию.

На сегодняшний момент основной задачей в министерстве видят сохранение объемов производства автомобилей на уровне прошлого года и, возможно, наращивание показателей. В нынешнем году с января по июль с помощью государственных программ было продано около 90 тыс. новых автомобилей.

С 1 июля программы господдержки авторынка «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» были возобновлены. Российское правительство направило 6 млрд рублей на льготное кредитование, еще 4 млрд — на программу льготного лизинга. Ожидается, что дополнительное финансирование позволит простимулировать продажу более 75 тыс. автомобилей.

Напомним, что по итогам первых семи месяцев года продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России снизились на 2,4%, до отметки 968 718 единиц ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Continental выделит производство компонентов трансмиссии в отдельную компанию

Концерн Continental рассматривает возможность выделения производства деталей трансмиссии в отдельную компанию, а также проведения частичного IPO новой структуры в 2020 году.

Решение о создании подразделения Powertrain (в будущем название изменится на Vitesco Technologies) будет принято после рассмотрения технических и правовых аспектов, сообщает пресс-служба немецкого концерна.

Во многом подобный вопрос возник в связи со все более бурным развитием электрических технологий. Предполагается, что отделение производства деталей трансмиссии позволит как головной компании, так и новому подразделению достичь более высоких результатов на рынке.

«У нас сильные позиции, особенно в области электроники и электрификации, которые являются базой, на которой мы будем реализовывать нашу прибыльную стратегию роста. Сейчас важно сделать шаг вперед и внести свой вклад в формирование этого активно растущего сегмента рынка», — отметил глава подразделения силовых агрегатов Андреас Вольф.

По его словам, в такой крайне нестабильной и динамичной среде компании необходима ясность в отношении следующих действий, а также высокая гибкость в работе.

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



В Госдуме выступают за отмену транспортного налога

Транспортный налог стоит отменить — с такой инициативой выступил первый заместитель председателя комитета Госдумы по бюджету и налогам Сергей Катасонов.

Об этом сообщило агентство «Москва». По словам депутата от партии ЛДПР, транспортный налог должны были отменить еще около семи лет назад в связи с действием акцизов на топливо.

«Я считаю, есть смысл вообще отменить его (транспортный налог. — *Примеч. ред.*) как элемент налога. А ту сумму, которую необходимо получать, в виде акциза закладывать в бензин», — считает Сергей Катасонов.

Ранее сообщалось, что в Счетной палате России предложили внести изменения в Налоговый кодекс в части корректировки параметров, определяющих применение повышающих коэффициентов к автомобилям в зависимости от их мощности и иных неотъемлемых характеристик, а не от стоимости транспортных средств.

На сегодняшний день при сборе транспортного налога применяется повышающий коэффициент для «роскошных» автомобилей — машин стоимостью свыше 3 млн рублей ■



Toyota и Suzuki приступили к созданию альянса

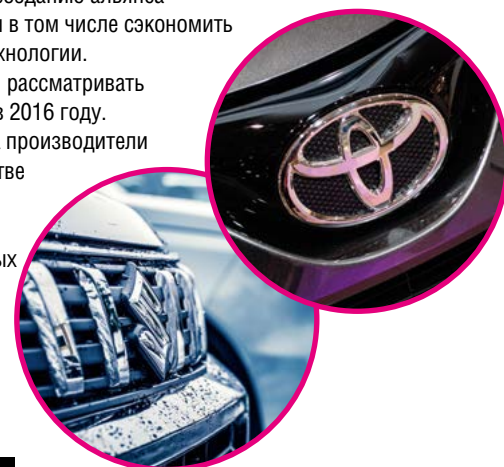
Японские автопроизводители Toyota и Suzuki приступили к формированию альянса для развития дальнейшего долгосрочного партнерства.

Toyota планирует приобрести 4,94% акций Suzuki, что обойдется примерно в 96 млрд иен, или 910 млн долларов. Suzuki вложит в Toyota около 48 млрд иен, или 454 млн долларов.

Компании «намерены достичь устойчивого роста, преодолевая новые вызовы отрасли, путем построения и углубления кооперационных отношений в новых областях», отмечается в официальном заявлении Toyota Motor. Благодаря созданию альянса производители намерены в том числе сэкономить на вложениях в новые технологии.

Suzuki и Toyota начали рассматривать возможное партнерство в 2016 году. В начале нынешнего года производители сообщили о сотрудничестве в сфере производства электромобилей и гибридных транспортных средств.

Напомним, что, согласно планам Toyota, к 2025 году половина продаваемых компанией автомобилей будут электрифицированными ■



Современные масла не требуют никаких сторонних присадок



Илья Огородников

Сегодня рынок моторных масел богат, как никогда. В продаже продукция и всемирно известных брендов, и отечественных энергетических гигантов, и специализированных спортивных подразделений, и дешевых, никому не известных марок. А что вообще представляет собой современное моторное масло, учитывая, что сегодня из маленьких моторов выжимают большую мощность, требуют отсутствия вредных выбросов и вообще собираются перейти на электромоторы? Об этом и многом другом журналу «Движок» рассказал кандидат технических наук, технический специалист компании Shell Дмитрий Шеронов.

❗ Что сегодня происходит с моторным маслом в технологическом плане? В какую сторону движется прогресс? Меняются ли требования к моторным маслам и от чего это зависит?

— На данный момент в легковом моторостроении прослеживается несколько тенденций. В основном они связаны с ужесточением норм по токсичности отработанных газов и выбросам CO₂.

Во-первых, производители уменьшают рабочий объем двигателя, одновременно стремясь увеличить его мощность, зачастую за счет установки наддува, — в этом заключается пресловутый даунсайзинг. Растут как механические, так и термические нагрузки на двигатель, поэтому от моторных



масел требуются все более высокая термоокислительная стабильность, моющие, диспергирующие, противозносные и антифрикционные свойства.

Во-вторых, для улучшения динамических характеристик и экономии топлива облегчается ряд деталей. В частности, уменьшается высота поршня и ширина поршневых колец. По этой же причине для сокращения расхода топлива и выбросов CO₂ мы все чаще видим в документации на технику требование «жидкого» класса вязкости масла типа SAE 0W-20 или 0W-16. Такие масла снижают механические потери в двигателе за счет уменьшения трения внутри самого масла и усиленной дозы антифрикционных присадок.



В-третьих, все больше производителей оснащают бензиновые двигатели системой прямого впрыска бензина. За счет более точного дозирования топлива достигается его более экономное использование и улучшение динамических характеристик двигателя. Особенность работы таких двигателей — повышенное образование сажи. Это требует от масла усиленных диспергирующих свойств.

В-четвертых, с внедрением турбонаддува в двигатели с прямым впрыском бензина в некоторых случаях начало наблюдаться преждевременное воспламенение топлива на малых оборотах (ошибка LSPI). При этом возникают ударные нагрузки, двигатель начинает работать жестко — страдают

Технический специалист Shell о даунсайзинге, экологии и интервалах замены моторного масла

(трескаются) поршни и другие детали кривошипно-шатунного механизма.

В процессе исследования этого явления было выявлено, что при изменении рецептуры масла можно очень сильно снизить вероятность возникновения ошибки LSPI. Поэтому во многих новых и перспективных спецификациях «легковых» моторных масел (например, API SN Plus, ILSAC GF-6 и новейших спецификациях автопроизводителей) присутствуют тесты на стойкость к LSPI. «Шелл», кстати, активно внедряет обновленные рецептуры своих моторных масел, и уже сейчас на полках магазинов можно встретить обновленные продукты линейки Shell Helix со спецификацией API SN Plus.

❗ Некоторое время назад один из мировых производителей анонсировал запуск «перспективного» моторного масла, которое (в европейских условиях эксплуатации) имеет интервал замены 50 тыс. км. Есть ли смысл в подобных разработках — технологический и экономический?

— В среднем в Европе моторное масло меняют раз в 25–30 тыс. км. Из-за ужесточения рабочих условий масла в современных двигателях задачей разработчиков рецептур отныне является не увеличение, а хотя бы сохранение текущего среднеевропейского



НАДЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ КАЖДОГО ПОВОРОТА

Амортизаторы
и опоры амортизаторов,
пневмоподвеска, пружины подвески

CONTROLTORR.DE

интервала замены 30 тыс. км. В силу все того же даунсайзинга усложняет рабочие условия масла и наблюдаемое сокращение объема системы смазки современных двигателей (раньше было около 4–5 литров, а теперь 3–3,5 литра).

Интервал замены моторного масла 30 тыс. км, в общем-то, осуществим в европейских условиях эксплуатации: качественное топливо, относительно ровные дороги, не слишком интенсивные пробки. В России «пробег» моторного масла правильнее измерять не в километрах, а в мото-часах, ведь качественный режим эксплуатации не будет «убивать» масло досрочно.

В российских условиях моторные масла приходится менять чаще — это связано как с более «медленными» пробками, так и с топливом непостоянного качества. В нормальных условиях эксплуатации следует менять масло через 15 тыс. км, а в тяжелых, к которым относится движение в мегаполисе, по бездорожью или при использовании автомобиля в коммерческих целях его следует сократить до 7,5 тыс. км.

❗ В России довольно активен рынок всевозможных присадок, которые «продлевают жизнь мотору». С профессиональной точки зрения они имеют право на существование? Есть ли от них реальная польза? Или качественное моторное масло не подразумевает никаких добавок и самостоятельно справляется с защитой деталей двигателя?

— Содержание присадок в современном моторном масле составляет 20–25%, и подбор их композиции — непростая задача для химиков-технологов. Поэтому разработка, коррекция и испытания рецептуры моторного масла — это трудный и наукоемкий процесс, занимающий месяцы, а иногда и годы. Такой же сложной задачей является и поддержание баланса присадок, потому что большинство из них — химически активные вещества и они могут даже навредить, если их концентрация выше или ниже оптимальной. Современные качественные моторные масла содержат необходимые наборы (пакеты) присадок, которые обеспечивают работоспособность двигателей в пределах спецификаций.

По этой причине их «доработка» сторонними присадками не просто не требуется, а не рекомендуется. Более того, при добавлении какого-нибудь «волшебного состава» может сбиться баланс свойств моторного масла и пострадают эксплуатационные характеристики — какой-либо из компонентов банально выпадет в осадок. Что касается «трибосоставов» вроде взвеси мелкодисперсного дисульфида молибдена, то они для современного двигателя не требуются, а для турбированного даже вредны (частота вращения вала турбокомпрессора свыше 100 000 об/мин): на таких оборотах любое твердое тело в масле является абразивом и ускоряет износ, даже если оно состоит из антифрикционного материала.



Высочайшие демпфирующие свойства за счет новейших технических решений и качества используемых материалов



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



Безотказная эксплуатация в тяжелых условиях за счет специального строения штока амортизатора и применения специальных сальников



Морозостойкое масло (работа при температурах до -45° C)



CARBERRY.

Performance for value



КОНФЕРЕНЦИЯ

Autoservice 2019



Виктория Бабаева

Низкая покупательная способность населения и постоянно растущие цены приводят к тому, что все больше россиян откладывают покупку нового автомобиля на потом, продолжая эксплуатировать имеющийся или приобретая машину на вторичном рынке. Средний возраст легковушки в России сегодня составляет 13,5 лет, что дает потенциал для большего развития рынка автосервиса и продаж запасных частей. Как сейчас чувствует себя рынок автосервиса, как меняются предпочтения автовладельцев и когда европейские тенденции дойдут до России — эти вопросы обсудили аналитики и практики отрасли на конференции Autoservice 2019 в рамках выставки MIMS Automechanika.

На фоне спада

На начало 2019 года парк транспортных средств в России составлял 51,8 млн единиц, из которых 43,5 млн — легковые автомобили, 4,1 млн — легкая коммерческая техника, а 3,8 млн приходилось на грузовики. Около 10% легковых машин — так называемые «мертвые души», 15–20% парка используется нерегулярно. В общей

сложности в активной эксплуатации на сегодняшний день находится 70–75% автопарка, то есть 30–33 млн автомобилей, подсчитали эксперты «Автостата».

Прирастает «свежими» машинами автопарк все менее активно. Рынок новых автомобилей уходит в минус: по итогам первого полугодия продажи упали на 2,4%. «Вторичка» за этот период просела на 1,4%. Однако, как рассказал исполнительный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Удалов, несмотря на отрицательную динамику продаж автомобилей, рынок сервиса и продаж запчастей остается стабильным и даже постепенно растет. «Автопарк в любом случае увеличивается в объемах. Более того, при старении парка обслуживать автомобили приходится все чаще, что, безусловно, является

✓ Директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Удалов



Европейские тренды придут в Россию

хорошей новостью для компаний, работающих в этом направлении», — подчеркнул он.

Сейчас на территории страны насчитывается более 75 точек продаж и обслуживания автомобилей, в том числе 3545 официальных дилеров. Опрос, проведенный агентством, показывает, что если в 2018 году у дилеров после окончания гарантии обслуживались 43,7% автовладельцев, то в 2019 году этот показатель стал равен 50,1%. Сокращается число россиян, самостоятельно проводящих техобслуживание и ремонт машины (с 10,0 до 6,8%), а также обслуживающих автомобиль на независимых СТО (с 37,2 до 32,6%). Главными аргументами в пользу дилеров становится ведение сервисной истории, а также гарантия на выполнение работ.

Если считать в деньгах, то сегодня только 17% от всего объема рынка ТО и сервиса приходится на долю официальных дилеров, а 31% — на независимые СТО. Оставшиеся 52%, или 157,3 млрд рублей, эксперты оценивают как «рыночный потенциал». Ожидается, что к 2024 году число официальных сервисов и сетевых СТО резко увеличится, а количество независимых СТО, напротив, сократится, что также скажется на распределении средств в отрасли.

Глобальный бизнес

В Европе парк автомобилей насчитывает 340 млн единиц, сюда входят также данные по России, Белоруссии, Украине, Турции. Наибольшая доля — около 70% — приходится на автомобили старше 8 лет, 19% — машины в возрасте 5–8 лет и 11% — до 4 лет. Средний возраст автомобиля равен 13 годам, а средний пробег составляет около 14 тыс. км.

«В результате объем рынка запчастей и послепродажного обслуживания в Европе составляет 130 млрд евро, причем это оценка на потребительском уровне, кото-

✓ Управляющий директор компании Wolk Aftersales Experts Антти Александр Волк



рая включает все марки, представленные в регионе», — рассказал управляющий директор компании Wolk Aftersales Experts Антти Александр Волк. Около 75% от этого объема занимают западноевропейские рынки, что эквивалентно 95 млрд евро, а оставшиеся объемы приходятся на юг и восток Европы. Как отметил эксперт, в восточных странах независимые сервисы в деньгах занимают куда большую долю рынка, чем в Западной Европе.

Aftermarket на континенте растет намного активнее, чем автопарк: 13% против 8%. Как объяснил Антти Александр Волк, такие цифры свидетельствуют о том, что средние расходы на автомобиль увеличиваются. Данная динамика наиболее заметна опять же в странах Восточной Европы, в то время как в Западной рынок уже максимально близок к насыщению.

Что касается дистрибьюторов и производителей запчастей, то общее число компаний, работающих на рынке Европы, составляет около 46 тыс. Они представлены примерно на 67 тыс. точек. Количество мелких компаний с оборотом более 3 млн евро равно 43,78 тыс. единиц, средних, с показателем от 3 до 20 млн евро, — 1,9 тыс. Крупных организаций, с оборотом более 20 млн, всего 311. Примечательно, что наибольшая консолидация наблюдается в России, Польше и Турции. Александр Антти Волк также обратил внимание, что с 2012 года рынок дистрибуции вырос более чем в три раза, а лидеры отрасли сменились. Если раньше в топ-3 ключевых игроков входили Stahlguber, Autodis

и Trosd, то сегодня в нем оказались компании ELKQ, GPC, а Autodis сумел сохранить место в тройке лидеров.

Риски перемен

Главной тенденцией на европейском рынке сервиса сегодня является специализация СТО. Наибольшую популярность у автовладельцев имеют станции, которые концентрируются на отдельных видах услуг — кузовном ремонте, шиномонтаже, замене стекол и других. По данным Wolk Aftersales Experts, увеличение объема рынка специализированных сервисов составляет порядка 25% в период с 2012 по 2018 год, в то время как общий рост отрасли равен 8%. На данный момент в Европе насчитывается около 462 видов концепций сервиса, и их число постепенно растет. По прогнозам экспертов, в скором времени этот тренд дойдет и до России.

Также все более ощутимым становится воздействие на рынок новых технологий. Это касается как новых способов коммуникаций и развития концепции D2C



(direct to client), так и технических новшеств, применяемых в самих автомобилях. «Мы опросили европейских экспертов из разных сегментов рынка, и, по их словам, наибольшее влияние на рынок оказывают и будут оказывать системы помощи водителю, в том числе автопилоты, а также диджитализация», — рассказал на конференции Зоран Николич из Wolk Aftersales Experts. Все более распространенной практикой становится заказ запчастей онлайн, а также дистанционное выявление неисправностей автомобиля.

Еще одним вызовом становится ужесточение экологических требований к уровню выбросов автомобилей и связанная с этим популяризация электрокаров. В ряде европейских стран действуют мощные системы поддержки владельцев автомобилей на электричестве, что ведет к увеличению доли продаж таких машин. Однако, как уверен Зоран Николич, эффект от этого рынок ощутит лишь спустя несколько лет — не ранее 2030 года. Пока что, несмотря на двузначный рост продаж, доля электрокаров в структуре автопарк-

ка Европы остается не столь существенной. Перестраивать подходы к бизнесу, безусловно, придется, но пока у сервисов есть все шансы подготовиться к этому заранее.

Каков итог?

Ослабление мирового авторынка и стагнация продаж новых автомобилей в России создают новые возможности для роста сегмента aftermarket как в Европе, так и на нашем рынке. У производителей автокомпонентов и запчастей в таких условиях есть все шансы сохранить баланс и компенсировать потери в производстве оригинальных запчастей (OEM). При этом как производителям и дистрибьюторам, так и дилерам, независимым станциям и сетевым игрокам придется подстраиваться под новые реалии и адаптироваться под запросы клиентов, которые требуют к себе более технологичного подхода и, конечно, ждут демократичных цен.



www.osram.ru/nightbreaker



Свет, который ведет за собой
OSRAM NIGHT BREAKER®
Не соглашайтесь на меньшее

Свет - это OSRAM



OSRAM

Названы лучшие автосервисы и мастера СТО 2019 года



Роман Зубко



В дни проведения выставки MIMS Automechanika Moscow 2019 в российской столице были подведены итоги общероссийского конкурса «Лучший автосервис». Победители примут участие в специальном автопробеге по Европе.

В нынешнем году, как сообщает оргкомитет конкурса, в соревнованиях приняли участие 1107 автосервисов и 272 мини-СТО, которые представляли 1577 руководителей, 1832 мастера-консультанта, 1898 механиков и 282 диагноста из 325 населенных пунктов России.

Организатором конкурса «Лучший автосервис» является, напомним, ассоциация Groupauto Russia, генеральным партнером соревнований в 2019 году стала компания KYB. Спонсором специальной номинации «Лучший диагност» выступила компания Bosch. Официальными спонсорами конкурса — компании Lynx Auto, NTN-SNR, TurboService, Sidem; официальными партнерами — Gates, febi, SWAG, Valeo, Bardahl, Brembo, Philips, Mahle, NGK, LVAR Service.

Региональные финалы конкурса проводились 16 мая в Красноярске, 6 июня в Екатеринбурге, 27 июня в Ростове-на-Дону, 18 июля в Нижнем Новгороде, 1 августа в Санкт-Петербурге, 15 августа в Москве; национальный финал состоялся в российской столице 26 августа. В церемонии награждения победителей и призеров конкурса приняли участие первые лица компаний-поставщиков — спонсоров и партнеров конкурса.



В номинации «Руководители СТО» третье место занял Денис Есипов («Фокус», Тула), вторым стал Алексей Манохин (FIT Service, Щелково), победителем был признан Вадим Колесник («Хардкор», Курган).

Среди мастеров-консультантов третьим стал Разыл Валиуллин (FIT Service на Дементьева, Казань, ул. Дементьева), вторым — Евгений Залевский («АМ-Сервис», Новороссийск), а главную победу одержала Дарья Павлова, также представлявшая FIT Service (Казань, ул. Дементьева).

Лучшими механиками по итогам общероссийского конкурса были признаны занявший третье место Николай Чичильняк (Das-Motors, Краснодар), ставший вторым Максим Цыгалов («Автолига», Казань) и победитель в данной номинации Дмитрий Ханин (Best Service, Саратов).

Лучшими диагностами России в 2019 году компания Bosch признала бронзового призера Алексея Черноусова (Mugibrid, Краснодар), занявшего второе место Виталья Пашенко (Cybermotors, Уфа) и ставшего победителем в этой категории Ивана Моисеенко (СТО «Руки из плеч», Псков).

В номинации «Мини-СТО» третье место жюри присудило компании ServiceMap из Волгограда, второй стала мастерская «Автоград» из Нижнего Тагила, первой — Best Service из Саратова.

Ну а в главной номинации — «Лучший автосервис» — тройку лидеров составили «Автотехцентр Авторитет» из Чебоксар (третье место), «АМ-Сервис» из Новороссийска (второе место) и FIT Service, Казань, ул. Дементьева (первое место).



WONDERFUL™

ШЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Незаменимый элемент безопасности при управлении транспортным средством



долгий срок службы



универсальность



всесезонный ассортимент



отличное качество

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



www.nord-yada.ru

«GiPA Россия»

(первым был прирост автопарка): посткризисное восстановление уже закончилось, теперь нам с этим жить окончательно».

Доля водителей, проезжающих за год 30 тыс. км и более, снизилась, по данным GiPA, с 2007 года на 10 п. п., до 4% в 2018-м, что также не вызывает особого оптимизма у специалистов ассоциации. Впрочем, доля тех, кто ездит крайне мало (порядка 5 тыс. км в год), не растет, и это, напротив, один

из немногих обнадеживающих моментов.

Как разнятся расходы автовладельца на ремонт и обслуживание автомобиля в зависимости от того, сколько этот автомобиль проехал? Здесь, судя по статистике GiPA, нет особой разницы, составляет ли годовой пробег 5 тыс. или 15 тыс. км: средняя сумма получается в пределах 17–18 тыс. рублей. Увеличение суммы начинается с отметки в 20 тыс. км и более в год (расходы в этом случае превысят 20,5 тыс. рублей), ну а больше других оставляют на сервисе те, кто проезжает свыше 30 тыс. км за год (более 26 тыс. рублей).

С 2009 по 2014 год, по данным GiPA, в России наблюдались стабильный среднегодовой пробег (на уровне чуть больше 15,5 тыс. км) и очень быстрый рост парка. Потом случился кризис, парк перестал расти, а пробег резко упал. И «объем пирога» в виде рынка послепродажного обслуживания резко уменьшился. Сейчас роста парка не происходит — нет и особого роста послепродажного обслуживания автомобилей. «Сегодня на объемы рынка послепродажного обслуживания эффект оказывает не рост автопарка (этот эффект минимален), а поведение водителей», — отметил А. Груздев.

Особенности этого поведения на сегодня таковы. По данным «GiPA Россия», в 2018 году 37% водителей проводили сервисные работы для своих автомобилей полностью самостоятельно, 33% покупали запчасти и приезжали с ними на СТО, остальные 30% полностью делегировали процесс сервисным станциям. Наметьшаяся в прежние годы тенденция к увеличению доли тех, кто стремится делегировать СТО весь процесс ремонта и обслуживания, остановил кризис 2014–2015 годов: провал тогда случился и здесь — сегодня, впрочем, ситуация стабилизировалась.

Если человек все же поехал на сервис, то куда именно? Всего в России приходится 2,1 посещения на один автомобиль в год. Официальным дилерам принадлежит доля 11%, независимым сетевым — 37%, независимым сетевым — 6%, частным гаражам — 17%; приличную долю занимают шиномонтажные мастерские (21% — несетевые, 8% — сетевые). Но это — все виды ремонта и ТО, включая шиномонтаж. Если же исключить из этой статистики сезонную смену шин, то ситуация изменится: 1,57 заезда в автосервис на одну машину в год; доля «официалов» — 14%, независимые несетевые сервисы — 48%, независимые сетевые — 8%, частные гаражи — 23%, шиномонтажные мастерские: 4% — несетевые, 2% — сетевые.

Доля независимых автосервисов, по словам Александра Груздева, растет, но есть новости как хорошие, так и не очень. К последним относится рост доли частных гаражей. При этом их деятельность в последнее время меняется к лучшему: зачастую это уже не прежние «шарашки» непонятного происхождения — там можно встретить вполне профессиональных механиков, ранее работавших в независимых мастерских и даже у дилеров и ушедших «на вольные хлеба».

Такая тенденция наблюдается уже несколько лет, причем, по данным «GiPA Россия», год от года

На рынок послепродажного обслуживания в РФ больше влияет не рост автопарка, а поведение водителей



Роман Зубко

В ходе международной выставки MIMS Automechanika Moscow 2019 ассоциации «GiPA Россия» и «GroupAuto Россия» представили свой взгляд на то, как будет развиваться в ближайшем будущем рынок запасных частей и автосервиса в нашей стране, в рамках совместного доклада «Рынок автокомпонентов в России: вызовы, тренды, перспективы». Это основные тезисы — в материале журнала «Движок».

Со стороны «GiPA Россия» доклад представлял экс-глава ассоциации (а ныне — независимый эксперт) Александр Груздев, отметивший, прежде всего, что «нижняя точка» кризиса с точки зрения пополнения парка гарантийных автомобилей (от 0 до 3 лет) в РФ была пройдена в позапрошлом году, когда гарантийных автомобилей было 4,3 млн.

«В прошлом году их было уже 4,6 млн, и мы можем сказать, сколько их будет в следующем году: поскольку машины 2016 года из этого парка выпадут, продажи в 2019-м составят при хорошем раскладе 1,7 млн, при плохом — 1,6 млн, то есть в следующем году парк машин до трех лет будет составлять как минимум 4,9 млн единиц», — отметил эксперт.

Общий объем парка движущихся автомобилей в России составляет на 1 января 2019 года 32 млн 494 тыс. По сравнению с началом 2018-го он увеличился всего на 0,2% после довольно существенного роста с 2008 по 2014 год и, пусть менее значительного, но все же прироста с 2014-го по настоящее время.

«Основной рост автопарка, таким образом, мы уже прошли. Теперь же мы вошли в период, в котором автопарк у нас не прирастает или прирастает, но весьма низкими темпами», — отметил А. Груздев.

Средний годовой пробег автомобиля в РФ с 2011 по 2014 год превышал 15 тыс. км, в 2015-м он снизился до 13 тыс., затем стабилизировался и вновь подрос в 2018 году до 14 258 км. Это, по словам Александра Груздева, обнадеживающие цифры, однако есть несколько но. «К докризисным 15 тыс. мы не вернемся. Более того, по тем исследованиям, которые мы проводим в настоящий момент, мы уже по многим маркам видим снижение среднегодового пробега», — заявил экс-глава «GiPA Россия». — Снижение это, скорее всего, не будет значительным, но и существенного роста мы не увидим. Таким образом, мы потеряем второй фактор роста рынка послепродажного обслуживания

увеличивается количество частных гаражей, специализирующихся либо на определенных марках автомобилей, либо на ремонте отдельных узлов и агрегатов. Кроме того, есть даже компании-производители автозапчастей, которые планируют активно сотрудничать с такими сервисами.

«Работать с ними непросто (во многих — всего один-два сотрудника, которые занимаются всем), но сбыт через них уже можно пытаться налаживать, — утверждает А. Груздев. — В частности, потому что они отлично понимают, что на запчастях тоже могут зарабатывать». Кроме того, по словам эксперта, именно в частных гаражах клиентам чаще всего рекомендуют устанавливать оригинальные запчасти. Объяснение подобному факту, впрочем, лежит на поверхности: им так проще устанавливать нужные детали, поскольку они знают, что «оригинал» подойдет по размерам, а все необходимые отверстия будут просверлены точно в нужных местах.

Парк автомобилей возрастом от 3 до 10 лет в 2018 году

достиг в России 18673358 машин и теперь начал снижаться в связи с сокращением объемов продаж на первичном рынке в 2015–2017 годах. По прогнозам «GiPA Россия», количество автомобилей такого возраста сократится до 16 043 025 единиц к 2022 году. При этом среднегодовой пробег также будет снижаться и уже не достигнет пика, который пришелся на 2014 год. Поведение водителей этих машин в отношении сервиса остается стабильным на протяжении нескольких последних лет: в 2018 году 11% из них пользовались услугами официальных дилеров при прохождении ремонта и ТО, 52% приезжали на независимые сервисные станции, 31% обслуживались в шиномонтажах, 6% — в частных гаражах.

Каков итог?

Общий объем автопарка в РФ, по прогнозам «GiPA Россия», будет оставаться более или менее стабильным на протяжении ближайших нескольких лет, в то время как количество машин возрастом



от 3 до 10 лет будет снижаться. Причем это касается как автомобилей отечественных брендов, так и иномарок. Среднегодовой пробег автомобиля в России увеличился после кризисного 2015 года, но с 2018 года перестал расти и, как ожидают в GiPA, в 2019 году снова начнет понемногу снижаться.

В таких условиях, прогнозируют в «GiPA Россия», между автомобильными усилится конкуренция

в борьбе за клиента. При этом их доля на рынке будет оставаться в целом стабильной.

Где именно будет обслуживать и ремонтировать свой автомобиль тот или иной автовладелец, зависит в России главным образом от цен на услуги, поэтому в GiPA ожидают роста числа заездов в частные гаражи.



PHILIPS
X-tremeVision G-force

Папа говорит:
«Всё дело в **лампах**»



Прокладывайте дорогу для поколения будущего с лампами Philips X-treme Vision G-force. **Впечатляющая яркость до 130%*** и невероятная устойчивость к **вибрациям силой до 10 G**** гарантируют безопасность и комфорт за рулем изо дня в день.

* По сравнению с минимальными требованиями законодательства.
** Лампы H4 и H7 выдерживают вибрации силой до 10 G.

Nissan рассекретил новый Juke

Компания Nissan официально опубликовала первые фотографии и технические характеристики субкомпактного кроссовера Juke нового, второго по счету поколения.

Новый Juke со сменой поколений стал крупнее предшественника, формально оставшись при этом представителем сегмента B-SUV. Длина новинки составляет 4210 мм, ширина — 1595 мм, высота — 1800 мм; снаряженная масса автомобиля, несмотря на увеличение габаритов, снизилась на 23 кг.

В то же время конструкция машины стала жестче, в ней применяется больше высокопрочных сортов стали, что, по словам ниссановских инженеров, исключительно благотворно повлияло на ходовые качества кроссовера, в частности на его поведение в поворотах.

Под капотом нового Nissan Juke — 1,0-литровый трехцилиндровый бензиновый турбомотор DIG-T мощностью 117 л. с., агрегирующийся с 6-ступенчатой механической коробкой передач или 7-ступенчатым «роботом» DCT с двойным сцеплением.

Какие-либо иные силовые агрегаты для новинки пока не заявлены, и, что примечательно, в официальном пресс-релизе ни слова нет о том, получит ли новый Juke полноприводную трансмиссию. Зато известно, что автомобиль будет оснащаться системой выбора режимов вождения.

В списке оснащения, доступного покупателям нового Juke, — фирменная система полуавтономного вождения ProPILOT, полный набор фирменных систем активной и пассивной безопасности, мультимедийная система NissanConnect с интерфейсами Apple CarPlay и Android Auto для подключения смартфонов; меломаны смогут заказать аудиосистему Bose Personal Plus с восемью динамиками Bose UltraNearfield.

Европейская версия нового Nissan Juke по-прежнему будет выпускаться на заводе компании в британском Сандерленде, первые покупатели из числа жителей Старого Света получают свои машины в ноябре текущего года. Дата начала российских продаж новинки, а также перспективы локализации ее производства в нашей стране официально пока не уточняются ■



Новый Audi Q3 получил рублевый ценник

Компания «Audi Россия» объявила цены на компактный кроссовер Q3 нового поколения и назвала сроки начала продаж автомобиля в нашей стране.

Новый Audi Q3, как сообщает пресс-служба компании, станет доступен в России в двух бензиновых версиях: переднеприводной 35 TFSI (1,4 литра, 150 л. с.) и полноприводной 40 TFSI quattro (2,0 литра, 180 л. с.).

Стартовая цена нового Q3 составит на российском рынке 2 253 000 рублей за версию 35 TFSI. Кроссовер будет продаваться в РФ в четырех линиях оснащения: стандартной, Advance, Design и Sport.

В стандартную комплектацию войдут светодиодные фары, подогрев передних сидений, зеркала заднего вида с электрорегулировкой и обогревом, датчики света и дождя, многофункциональный трехспицевый кожаный руль, мультимедийная система MMI Radio plus, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски, цифровая приборная панель диагональю 10,25 дюйма, Bluetooth-интерфейс для подключения мобильного телефона и другое оборудование.

С октября текущего года в салонах российских дилеров Audi появится новый Q3 в спецверсии Start Edition. Такие машины станут доступны в линиях оснащения Design и Sport с климат-контролем, парковочным ассистентом с датчиками сзади, приборной панелью Audi Virtual cockpit, пакетом отделки Alcantara, мультиконтурным освещением салона и т. д.

Новый Q3 в исполнении Start Edition будет стоить в России от 2 490 000 рублей, количество автомобилей в серии ограничено ■



АвтоВАЗ «оценил» Lada Granta в версии Drive Active

Российские дилеры Lada начали прием заказов на модель Granta в версии Drive Active.

Новая Granta Drive Active будет стоить в России от 629 900 рублей. За такие деньги автомобиль будет оснащен 1,6-литровым вазовским двигателем мощностью 106 л. с. и механической коробкой передач.

Granta Drive Active с таким же мотором, но с роботизированной коробкой оценен в 654 900 рублей.

В список оснащения «спортивной» Granta входят две подушки безопасности, кондиционер, подогрев передних сидений, электропривод, обогрев наружных зеркал, а также аудиосистема с четырьмя динамиками.

Новинка получила обвесы, красные элементы дизайна и новые легкосплавные диски. Автомобиль будет предлагаться в восьми расцветках.

Как уточняют в АвтоВАЗе, Lada Granta Drive Active имеет около 28 новых узлов и деталей ■



Porsche представил свой первый серийный электроспорткар

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Porsche официально представила модель Таусан — свой первый серийный полностью электрический автомобиль.

Мировая премьера новинки состоялась одновременно на трех континентах: в Северной Америке, Азии и Европе. Первыми на рынок выпущены самые мощные версии — Porsche Taycan Turbo S и Taycan Turbo.

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

Как отмечает производитель, Porsche Taycan стал первым серийным электромобилем с напряжением системы питания 800 В вместо традиционных 400 В. При максимальной зарядной мощности 279 кВт аккумулятор можно зарядить с 5 до 80% за 22,5 минуты. Емкость батареи Plus, установленной в электрокарах, составляет 93,4 кВтч.

Четырехдверный седан получил свойственный спорткарам Porsche аэродинамичный кузов. Салон автомобиля выполнен без использования кожи, из материала вторичной переработки, чтобы подчеркнуть экологичность новинки. Центральное место в автомобиле занимает 10,9-дюймовый монитор информационно-развлекательной системы.

Новый электрический Porsche доступен для заказа с момента премьеры. В России стоимость Porsche Taycan Turbo S составляет 12 943 000 рублей, а цена Porsche Taycan Turbo начинается с отметки 10 643 000 рублей с учетом НДС ■



ДОЛГОВЕЧНОСТЬ!



LuK RepSet SmarTAC: Надежность. Автоматическая регулировка износа. Доверие автопроизводителей.

LuK RepSet SmarTAC - система сцепления с высокоточным механизмом контроля и компенсации износа. Новое поколение систем сцепления LuK с инновационными фрикционными накладками HD30 PLUS обеспечивает уникальное преимущество по сравнению с традиционным сцеплением: вдвое больший ресурс!

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



SCHAEFFLER



ОБНОВЛЕННЫЙ «УАЗ Патриот»

ТЕСТ
ДРАЙВ



Илья Огородников

Свершилось историческое событие! На российский авторынок выходит одна из самых ожидаемых новинок не только 2019 года, но, кажется, и всего нового времени — УАЗ с автоматической коробкой передач. Новая трансмиссия, конечно, — главный информационный повод, однако, оказавшись за рулем предсерийного «Патриота», мы выяснили, что нововведений гораздо больше. В общем, с большим интересом пилотируем самый «навороченный» УАЗ.

Внешних изменений минимум. Пока «Патриот» с «автоматом» будет продаваться в эксклюзивной ограниченной версии Edition One, каждый из трехсот экземпляров которой будет иметь памятную табличку с номером на передней панели. Главные отличия в экстерьере — необычный темно-серый цвет кузова, черная решетка радиатора и оригинальный рисунок 18-дюймовых литых дисков.

Что касается внутреннего убранства, то основным и очень важным нововведением является установка новых передних кресел, которые вполне можно назвать

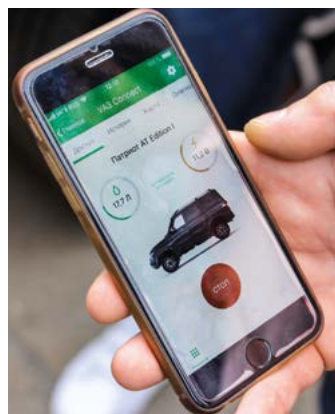


спортивными: развитый рельеф и, в частности, выраженная боковая поддержка намного лучше удерживают тело в виражах, да и в целом эти сиденья гораздо удобнее предыдущих.

Само собой, у обновленного «Патриота» новый массивный и стильный рычаг коробки передач, а также обновленная мультимедийная станция с навигацией «СитиГид». Еще один большой шаг вперед — «УАЗ Патриот» отныне так называемый «подключенный» автомобиль. То есть управлять частью функций и получать информацию о состоянии машины можно дистанционно из любой точки планеты через интернет с помощью смартфона.



Теперь
с «автоматом»
и дистанционным
управлением



Владелец внедорожника может скачать специальное приложение и просматривать в нем данные о состоянии своего «Патриота» и его систем, отслеживать местоположение машины на карте и даже дистанционно заводить и глушить мотор. Пока функция, опять же, работает в режиме бета-теста и только на iOS-устройствах, но к старту продаж приложение должны довести до финального релиза на всех платформах.

Новая «мультимедийка» базируется на операционной системе Android и имеет огромное количество функций, включая выход в интернет. Качество графики и быстродействия хорошее, однако периодически система подвисает. Показания встроенных цифровых датчиков далеки от истины. К серийному запуску все эти нюансы предсерийных версий «Патриота» должны исправить

Ну а теперь о главном. Изобретать велосипед УАЗ не стал и оснастил свой внедорожник одной из самых популярных коробок в мире — 6-ступенчатый «автоматом» Punch Powerglide 6L50, известным, в частности, по автомобилям концерна General Motors и BMW. Сегодня коробка закупается множеством азиатских автопроизводителей, самыми известными из которых в России являются индийская Tata, китайские Dongfeng и Changan.

Технические характеристики АКП позволяют переваривать крутящий момент до 500 Нм в штатном режиме и до 650 Нм в пиковом, что минимум вдвое превосходит текущие показатели двигателя ЗМЗ Про. Очевидно, что «автомат» рассчитан, что называется, с хорошим запасом, — так что не исключено, что мы когда-нибудь увидим коробку в паре или с достойным дизелем, или даже с турбомотором (напомним, что УАЗ параллельно ведет разработку внедорожника нового поколения).

Еще один примечательный момент — вместе с коробкой передач «Патриоту» досталась новая «раздатка» индийской фирмы Divgi-TTS, а также новые карданные валы. На вопрос, чем была плоха корейская раздаточная коробка Dymos, представители УАЗ ответили, что «автомат» продавался, как говорится, комплектом — «коробка + раздатка + валы», а партнером выступила одна из индийских производственных автокомпаний. Скорее всего, речь идет о внедорожнике Mahindra Scorpio, который очень близок к «Патриоту» по размерам и техническим характеристикам и который, видимо, и выступил донором.

Произошли с УАЗом и другие технические изменения, в частности, немного переделана система охлаждения. Появился новый термостат и помпа, также стали другими патрубки системы. Это позволило заметно ускорить прогрев салона. Двигатель получил обновленные опоры. Всего модернизации подверглось три десятка агрегатов и компонентов «УАЗ Патриот», что фактически означает не столько появление версии с «автоматом», сколько

«Автомат» на «УАЗ Патриот» — плод технического и экономического сотрудничества нескольких мировых производителей, так что сказать определенно, чья именно это коробка, довольно трудно. Владелец компании Rynch в свое время выкупил завод трансмиссий GM во французском Страсбурге, где делали широко применяемые в мире «автоматы» Powerglide. Чуть позже владельцы Rynch наладили сотрудничество с индийскими и китайскими автопроизводителями, а в 2016 году перешли под контроль одного из китайских финансовых гигантов. Так что на сегодня трансмиссия имеет американские, бельгийские, французские, индийские и китайские гены

полноценное обновление модели в целом.

Итак, как же новый «Патриот» едет? Как уже было отмечено, благодаря новым креслам заметно улучшилась посадка за рулем. Хорошо ложится в руку новый китайский селектор коробки, но, увы, сам он заметно люфтит, особенно в положении Drive, где его можно переключить в ручной режим. Представители УАЗа сослались на общую измотанность предсерийной тестовой машины, поскольку пока именно ее терзают не только журналисты, но и первые корпоративные клиенты, а также сотрудники дилерских центров.

На ходу же «Патриот» с «автоматом» произвел самые положительные впечатления. В первую очередь УАЗ живо берет старт и, главное, не проваливается и не спотыкается при переключениях. Коробка обрабатывает очень плавно и своевременно, что в спокойном городском ритме движения выводит отечественный внедорожник на новый уровень комфорта. Второй поразивший момент: благодаря всем конструктивным обновлениям и, видимо, новым карданами и подушкам двигателя

из «Патриота» исчезли, кажется, вообще все вибрации. Суммарно эти два параметра по уровню ездового комфорта ставят машину в один ряд с именитыми иностранными конкурентами.

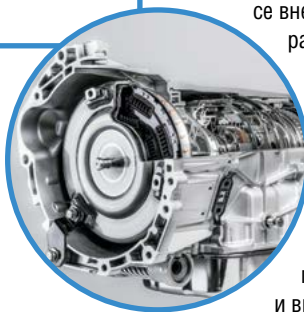
Другой вопрос, что тяговый характер (пиковый крутящий момент приходится на почти «дизельные» 2560 об/мин) не самого мощного мотора ЗМЗ Про отодвигает еще дальше и без того не самые впечатляющие динамические показатели внедорожника. На кикдаун тяжелый внедорожник реагирует завывающим ревом мотора и слабым ускорением. Так или иначе, в потоке УАЗ держится нормально, ни от кого особо не отставая ни в городе, ни на трассе.

Собственно, задача инженеров состояла в том, чтобы сохранить в машине в первую очередь беспрецедентные внедорожные способности, именно поэтому на «автомате» нет спортивного режима, зато есть честный ручной — коробка держит обороты на каждой ступени, что позволяет имитировать на «Патри-

оте» любое поведение автомобиля с «механикой».

Еще один безоговорочный плюс, ради которого можно выбрать автоматическую коробку: она подарила «Патриоту» шестую передачу! А это значит, что на трассе внедорожник теперь работает на пониженных оборотах. Если «механическая» версия при 100–120 км/ч показывает уже хорошо за 3000 об/мин, наполняя салон гулом мотора и выхлопной системы, то УАЗ с «автоматом» на той же скорости показывает не более 2500 об/мин, резко повышая акустический комфорт и экономя топливо.

Что касается поведения на дороге, то тут «Патриот» изменений не получил и остался верен себе, вмещаемо реагируя на отклонения «длинного» руля и упруго, но тряско встречая любые колдобины.



Каков итог?

Даже за время короткого знакомства с предсерийной версией можно однозначно сказать, что кропотливая и сложная работа УАЗом проделана не зря: «Патриот» с «автоматом» получился! Ни одного фактора, в котором можно было бы серьезно упрекнуть обновленную машину, мы не нашли. Правда, испытания проходили без внедорожного участка, но этот момент мы в любом случае исправим на тесте серийной машины.

Главное, на чем поймали себя все участники теста: в «Патриоте» с «автоматом» ты в какой-то момент забываешь, что едешь в отечественном УАЗе. Внедорожник стал на уровень комфортнее не только из-за того, что не нужно больше выжимать сцепление и переключать передачи, а еще и благодаря обновленным техническим параметрам и компонентам. Главное, чтобы все новые агрегаты прижились на дальних пробегах и в суровых условиях. Тогда для полноценной борьбы с иностранными конкурентами «Патриот» останется только оснастить мощным и экономичным дизелем, работа над которым, по слухам, уже ведется.

Стоимость протестированного автомобиля

«УАЗ Патриот» АКП
от 1 034 000 ₽



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

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

ТЕСТ
ДРАЙВ

Перерождение

Changan CS35Plus



Илья Огородников

Наверное, впервые рядовой тест-драйв проходил не как ездовая премьера новой модели, готовой покорить российский рынок, а как символ обновления всей компании. С кроссовера CS35Plus китайский производитель Changan начинает новую историю в России — новое представительство, новая команда и новый модельный ряд. Мы познакомились с частичкой каждой составляющей.

Если брать в целом, то дела у китайских компаний на российском рынке всегда были неоднозначными. За последние 15 лет в головах большинства автолюбителей имидж машин из Поднебесной выглядит как «максимум автомобиля за минимум денег при посредственном качестве». Кто бы что ни говорил, а общение с владельцами китайских авто всегда приводит к одному ответу: «На хорошую иномарку не хватило, а „Ладу“ я покупать не хочу. Попробую, а вдруг „китайцы“ уже нормальные». Те из азиатских производителей, для кого заход в Россию не был случайным или пробным, с таким отношением потихоньку боролись, подтягивая уровень технологий, качества и обслуживания.

Беда в том, что все это потянуло за собой и уровень цен: китайские автомобили, которые сегодня могут дать реальный бой

При длине 4335 мм основным конкурентом CS35Plus видится не народная Creta, а скорее земляк Haval H2 или даже Nissan Qashqai. В прямом сопоставлении китайский кроссовер очевидно больше, просторнее и богаче корейского бестселлера

корейским или даже европейским конкурентам, почти сравнялись с ними в цене. Собственно, у покупателей тут же возникла очередная дилемма: а какой смысл покупать китайский автомобиль, если престижный японский, европейский или корейский с проверенной репутацией и надежностью немногим дороже?

Обстоятельно все взвесить и ответить именно на этот вопрос

и взялась компания Changan, продажи которой в России к 2019 году скатились на уровень 100 машин в месяц с отрицательной динамикой.

В первую очередь перезагрузка коснулась новой команды управленцев, которая должна была хорошо знать как китайский, так и российский рынок. В итоге новое представительство возглавил Сунь Цзэцзюнь, ранее работавший в Lifan и в свое время сумевший вывести марку в лидеры при всех неоднозначных особенностях этих моделей.

Основой новой стратегии развития должен стать и полностью новый модельный ряд, который отныне будет состоять не из двух, а из пяти машин — четырех кроссоверов и одного седана.

Путь на бездорожье Changan CS35Plus заказан. Компания позиционирует модель как городской кроссовер, у которого из арсенала только 190 мм клиренса. Никаких электронных помощников, имитирующих перераспределение тяги, у кроссовера нет, а полный привод не предусмотрен даже в теории

Автомобили будут выводиться на российский рынок постепенно в течение ближайшего года, ну а дебютной моделью, которая уже доступна россиянам, и стал новейший Changan CS35Plus.

Несмотря на то что кроссовер в имени получил лишь приставку Plus, это почти полностью новая машина, которую с предшественником роднит только платформа и нумерация в модельном ряду. Стилистически кроссовер нарисован в европейском стиле, и хотя прямых заимствований в дизайне нет, очевидно, что художники вдохновлялись немецким автопромом и моделями Volkswagen в частности.

Очень большой акцент представители бренда сделали на интерьере машины, и, открыв дверь, понимаешь почему. По уровню отделки и качества материалов топ-комплектация Changan CS35Plus мало чем уступает японским машинам пяти-семилетней давности. Мягкий пластик, приятная коричневая экокожа с контрастной прострочкой, большой цветной дисплей и обилие модного, но непрактичного рояльного лака.

Из опционального состава в машине есть почти все, что нужно современному автолюбителю, в том числе и некоторые китайские странности. Например, для задних пассажиров предусмотрен практичный органайзер в спинках



В Changan намекнули, что прототипом для двигателя Blue Core с высокой степенью сжатия 13:1 послужила маздовская технология SkyActiv. При этом двигатель приспособлен под работу на бензине AI-92. С «автоматом» мудрить не стали — в паре работает японский Aisin с шестью ступенями

передних сидений, но нет банальных подстаканников.

В навороченной мультимедийной станции с красивой графикой отсутствует навигация (только зеркальное отображение подключенного смартфона), а для того чтобы отрегулировать громкость звука, нужно обращаться к инструкции: аналоговая регулировка только на руле. Под потолком есть отдельный USB-разъем для регистратора, но нет датчика дождя. Есть функция подсветки поворотов, но передние фары только галогенные. Ну и так далее.

Что касается удобства и эргономики, то тут, не считая вышеописанных мелочей, придаться можно только к сенсорному управлению второстепенными функциями, ради которых прихо-

дится отвлекаться от дороги. В салоне просторно на обоих рядах, передние кресла имеют ненавязчивый, но выраженный рельеф, а водительское сиденье оснащено электроприводом.

В движение Changan CS35Plus приводится безальтернативным 1,6-литровым атмосферным бензиновым двигателем мощностью... А вот с мощностью почти сразу возникли вопросы. Оказалось, что из заявленных 128 «лошадок» при пересечении границы с Россией под капотом осталось только 117. Причина в разной методике подсчета. Причем отечественные замеры «с колес», а не «с агрегата» кажутся более точными.

На деле единственного мотора полутоннотонному кроссоверу хватает впритык. В городе, в принципе, мощности достаточно — связка двигателя и автоматической коробки работает слаженно, позволяя точно дозировать тягу и с комфортом управлять разгоном, только без лишней суеты и спортивных амбиций. А вот на трассе силовой

агрегат сдается: держать свои дежурные 100–120 км/ч получается, но обогнать кого-то с этой скорости CS35Plus может с большим трудом. Теоретически с китайского рынка Changan может

привезти турбоверсию CS35Plus, но пока вопрос упирается в спрос и экономическую целесообразность.

Акцент представители марки делают на ездовом комфорте, который, отдадим должное, действительно находится на хорошем уровне. Во-первых, речь идет о достойной шумоизоляции. Во-вторых, об очень хороших характеристиках полувисимой подвески: как мы ни пытались скакать по ямам и разбитым грунтовкам, пробить стойки у нас не получилась. Причем во время провокационных заездов выяснилось, что создатели неплохо поработали и с рулевым управлением — машина легко контролируется и быстро реагирует даже на резкие отклонения баранки.

Каков итог?

На тест-драйве больше всего порадовал тот оптимизм, с которым представители Changan смотрят в российское будущее.

Несмотря на непростые времена на рынке, пересмотр всей политики в нашей стране настраивает на весьма позитивный результат. Все вопросы, которые у нас возникли по ходу теста первой новинки, руководители китайского бренда легко снимали фразой «Это только начало»: мол, подождите чуть-чуть, будут и новые модификации, и новые двигатели, и новые опции, и новые полноприводные модели.

Если же абстрагироваться от будущего времени, то Changan CS35Plus — один из тех представителей китайского автопрома, по которому, закрой эмблему, никогда не догадаешься о его происхождении. Но, как ни крути, и ценовая вилка в 1,1–1,3 млн рублей тоже отнюдь не демпинговое предложение. Из всей совокупности характеристик CS35Plus выделяется только качеством отделки интерьера и ездовым комфортом. Хватит ли этого, чтобы зацепить скупую российскую аудиторию, покажет время.



Стоимость протестированного автомобиля

Changan CS35Plus
1 219 900 ₽



Багажник у Changan CS35Plus можно назвать стандартным — 403 литра. Под полом присутствуют органайзер и докатка. Спинки дивана, само собой, складываются

ХАРАКТЕРИСТИКИ Changan CS35Plus

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4335x1825x1660
Снаряженная масса, кг	1465
Объем багажника, л	403
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Бензиновый, 4R
Объем, куб. см	1598
Мощность, л. с. при об/мин	117/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	153/4000
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	12,7
Максимальная скорость, км/ч	164
Средний расход топлива, л	7,6

ОЦЕНКИ Changan CS35Plus

ИНТЕРЬЕР	7,85	Одно из главных достоинств машины. Качественное и уютное убранство с мелкими эргономическими огрехами и странностями.
Обзор	8	
Эргономика	7	
Качество материалов	9	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	8	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,25	Единственного двигателя 1.6 кроссоверу не хватает. Отсутствие полного привода лишает машину преимуществ вне асфальта. Остальные параметры на достойном уровне.
Динамика	6	
Управляемость	8	
Тормоза	8	
Экономичность	7	
КОМФОРТ	8	Еще один плюс Changan. Подвеска и шумоизоляция очень хорошо справляются со своими задачами. Уровень оснащения достаточный.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,7	



Обновленный Geely Atlas 1.8T с Яндекс.Авто



Концепция кокпита с большим тоннелем между передними креслами выглядит оригинально, но сама идея далеко не нова. Помимо автомобилей премиум-класса подобное решение использовали, например, в Peugeot

и ухабах городских магистралей салон не издает ни звука.

С эргономической точки зрения к салону машины также не придраться. Все сделано по традиционным лекалам, приборная панель не перегружена лишней информацией, а полностью цифровая панель выглядит весьма современно и позволяет варьировать выводимое изображение.

Самое интересное — это, конечно, новая мультимедийная си-

стема от «Яндекса». Судя по масштабной экспансии IT-гиганта на российский автопром, недалек тот момент, когда каждая новая машина, продаваемая в нашей стране, будет обязана иметь «мультимедийку» Яндекс. Подобная система уже стоит на Nissan, Renault и Toyota, а в скором времени ею оснастят и все Lada в «топовых» комплектациях. Всеслышащая «Алиса», как главный проводник при работе с системой, проложит маршрут по голосовому приказу, включит любую мелодию из сервиса «Яндекс.Музыка» и подключит телефон к громкой связи.

По заверениям представителей «Яндекса», в Geely Atlas устанавливаются мультимедийные устройства нового образца: элементы управления стали сенсорными, а камера получила функцию обзора в 360 градусов.

Отдельно стоит отметить, что бортовой компьютер оснащен 4G-интернетом от МТС. SIM-карты с предоплаченным на год безлимитным трафиком на ресурсы «Яндекса» интегрируются в автомобили еще на сборочном конвейере.

Важное нововведение — появление в гамме 184-сильного турбомотора 1.8, так как «атмосферники» Geely не сильно впечатляли разгонной динамикой и аппетитом. Турбированный двигатель — полная противоположность: машина очень уверенно берет старт и хорошо ускоряется с хода благодаря крутящему моменту почти 300 Нм.

Разгон до 100 км/ч занимает 10,7 секунды, что даже субъективно заметно быстрее версии с мото-

Правильная тактика

Вадим Аскарв

Китайский кроссовер уже довольно давно является одним из самых востребованных автомобилей из Поднебесной на российском рынке. Почти два года назад в наших руках побывал Geely Atlas с атмосферным мотором объемом 2,4 литра, который тогда произвел положительное впечатление. Сейчас мы оказались на тесте чуть обновленного вседорожника — с турбомотором 1.8 и новой мультимедийной системой, разработанной совместно с «Яндексом». Рассказываем, сможет ли новая версия привлечь больше покупателей и как с китайской составляющей кроссовера подружился главный IT-гигант России.

Подробно останавливаться на экстерьере автомобиля смысла нет: он остался без изменений. Atlas не первый год колесит по дорогам России и давно стал привычным на их фоне. Однако напомним, что это один из первых автомобилей Geely, спроектированных с помощью технологий приобретенной компании Volvo.

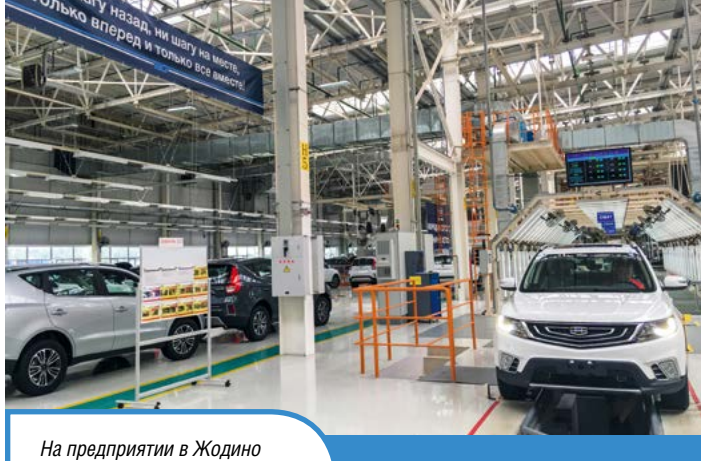
Несмотря на то что по цене и позиционированию Geely Atlas конкурирует скорее с Creta и Kaptur, по габаритам кроссовер находится на ступеньку выше и при длине больше 4,5 метра выигрывает по этому показателю у Hyundai Tucson и Kia Sportage

В частности, рисовали кроссовер не китайские дизайнеры, а Питер Хорбери — бывший шеф-дизайнер Volvo и нынешний вице-президент Geely. Но никакого классического «копипаста» известных мировых моделей в экстерьере не найти — он абсолютно самобытен, а радиаторная решетка «Атласа» уже стала фирменной чертой всех моделей Geely.

Интерьер Geely Atlas точно выше уровня популярных в России бюджетных кроссоверов. Весьма добротный пластик — правда, самым мягким материалом отделаны только места вокруг рулевой колонки. Зато к белорусской сборке претензий не предъявить: даже на пересеченной местности



Станция «Яндекс.Авто» будет ставиться только на Geely Atlas с мотором 1.8, а самый доступный кроссовер с «Алисой» обойдется в 1 679 990 рублей



На предприятии в Жодино конвейер последовательно собирает каждую модель отдельно: сначала несколько дней Atlas, потом несколько дней Emgrand X7, гораздо реже — менее популярный седан Emgrand 7

свесы. Такой набор позволяет аккуратно, но уверенно штурмовать сельские направления с разбитыми лесовозами дорогами, чего в большинстве случаев потенциальному владельцу вполне хватает.

Каков итог?

ром 2.4, данные по которой Geely не раскрывала. Да и расход влился в разумные пределы: динамичный трассовый перегон с элементами бездорожья остановил данные борткомпьютера на отметке менее 9 литров на 100 км. Порадовала и автоматическая коробка малоизвестной фирмы DSI (встречается, например, на автомобилях SsangYong), которая при заметно возросшей нагрузке по скорости и плавности работы не отличалась от именитых конкурентов.

Самое приятное впечатление по-прежнему оставляет подвеска Geely Atlas. Даже на скоростях за сотню можно не обращать особого внимания на то, что находится под колесами. Острые края ям, которые регулярно попадались на дорогах Смоленщины, ни разу не заставляли переживать за сохранность стоек или колес.

Однако у такого комфорта есть и обратная сторона: Geely Atlas не очень любит виражи и серьезные углы атак в поворотах. Даже пологий, но затяжной поворот, пройденный на чуть повышенных скоростях, заставляет кузов ощутимо крениться.

Что касается внедорожных способностей кроссовера, то Atlas оснащен муфтой BorgWarner, имеет клиренс 190 мм и короткие

на пути к захвату российского рынка китайцы используют очень правильную тактику — достаточно оперативно подстраиваются под запросы покупателей. Показались слабоваты моторы? Вот вам мощный турбодвигатель. Хотелось привычных и удобных приложений, как в смартфоне? Вот вам самая популярная и подключенная к интернету медиастанция. Добавляете сюда европейский подход к созданию автомобиля, локализацию на уровне ЕАЭС — и вот уже Geely «рвет» статистику продаж в России с результатом роста 280% и первым местом среди китайских производителей за первую половину 2019 года.

Дальнейшему успеху модели мешают подросшие цены, которые догоняют европейских, корейских и японских бестселлеров, а также еще пока слабая имиджевая составляющая. Все-таки для полноценного охвата аудитории в России должно вырасти поколение, которое просто не застало разливающиеся на ходу китайские автомобили, где металл расслаивался по сварным швам, а салон был сделан из промтоходов.



Объем багажника Geely Atlas всего 400 литров. Для кроссовера, который призван соревноваться со Sportage и Tucson, это мало. Даже у Hyundai Creta под пятой дверью на 5 литров больше

Стоимость протестированного автомобиля

Geely Atlas 1.8
1 679 990 ₽

ХАРАКТЕРИСТИКИ Geely Atlas 1.8

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4519x1831x1694
Снаряженная масса, кг	1745
Объем багажника, л	397
Клиренс, мм	190
Двигатель	
Тип	Турбодизельный, 4R
Объем, куб. см	1799
Мощность, л. с. при об/мин	184/5300
Крутящий момент, Нм при об/мин	285/1500
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,7
Максимальная скорость, км/ч	195
Средний расход топлива, л	8,2

ОЦЕНКИ Geely Atlas 1.8

ИНТЕРЬЕР	7,14	Внешне автомобиль все еще свеж и актуален, интерьер также весьма современен, а вот багажник по объему на класс ниже.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	6	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,2	С новым турбированным мотором машина «задышала» совсем по-новому и больше не ощущается как тяжеловесный кроссовер.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	8	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8,6	Ездовой комфорт и насыщенность опциями позволяет сравнивать Geely Atlas с лидерами своего класса. Главное, чтобы покупателей не испугал ценник.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	9	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,98	



Luzar выпустил готовые блоки охлаждения

Компания Luzar объявила о запуске продаж блоков охлаждения в сборе для бестселлеров корейских марок Kia и Hyundai.

Готовый блок включает радиатор, конденсер и вентилятор. Продукт предлагается для автомобилей Hyundai Solaris и Kia Rio. Преимущество блока охлаждения в сборе в том, что его не нужно «собирать» у нескольких поставщиков.

«Все изделия в блоке гарантированно подходят для указанного автомобиля, и потребитель застрахован от неправильной геометрии или закусшего винта», — отмечают в компании.

Стоимость блоков для популярных корейских моделей составляет 18 750–21 760 рублей в зависимости от особенностей продукта.

Кроме того, в продажу поступили вентиляторы охлаждения для Volkswagen Transporter T5, Citroen Berlingo I, Peugeot Partner I, Ford Mondeo III, а также бесколлекторные вентиляторы для автомобилей BMW 3 Series, Mercedes-Benz C- и E-Class, Volvo XC90, Suzuki Grand Vitara, Hyundai Tucson II и Kia Sportage IV с бензиновыми двигателями ■



Japanparts Group выпустила новые амортизаторы

Компания Japanparts Group объявила о расширении гаммы выпускаемых амортизаторов.

Как сообщает пресс-служба компании, ассортимент пополнился за счет компонентов для пневмоподвески (пневмомодулей), а также для систем подвески с электронным контролем жесткости амортизаторов.

За счет новой линейки, уточняют в Japanparts Group, компания расширила покрытие основных марок европейских и американских автомобилей: от моделей Volkswagen Group до машин концерна FCA и от Renault до Groupe PSA.

Гамма предлагаемых компанией в данном сегменте компонентов включает запчасти для автомобилей марок BMW, GM, Mercedes, Subaru, Toyota и Volvo, кроме того, не так давно она пополнилась запчастями для машин Cadillac, Hummer, Land Rover, Smart, Piaggio, DR и многих других марок.

Линейки брендов Japanparts, Ashika и Japko включают 1969 кодов артикулов традиционных амортизаторов (перед кодами — приставки MM-, MA-, MJ-); 16 кодов артикулов подвесок с электронной регулировкой клиренса (перед кодами — приставки MM-AS, MA-AS, MJ-AS); 47 кодов артикулов пневмомодулей; 38 амортизаторов с регулируемой жесткостью; 7 кодов артикулов амортизаторов Piaggio.

Дополняют гамму опоры амортизаторов, а также пылезащитные наборы, которые, как заявляют в Japanparts Group, за счет шести кодов артикулов покрывают 92% всего находящегося в эксплуатации автотранспорта. Все компоненты с указанными выше кодами артикулов уже имеются на центральном складе компании в Вероне ■



Osram представил новое поколение сигнальных автоламп LEDriving

Компания Osram обновила ассортимент светодиодных ламп LEDriving Premium и LEDriving Standard.

Лампы LEDriving Premium SL нового поколения предназначены для замены сигнальных ламп с цоколями W21W и W21/5W. Одной из особенностей новинок является то, что диоды располагаются в лампе не по всей поверхности корпуса, как это бывает в аналогичных устройствах, а так, чтобы обеспечивалась строгая направленность испускаемого света.

Лампы излучают световой поток холодного белого, красного или оранжевого цвета. Причем, как уточняет производитель, цвет создается самим кристаллом светодиода, а не крашеным пластиковым колпачком, что позволило отказаться от применения колб в светодиодных сигнальных лампах.

Кроме того, лампы LEDriving Premium SL получили новую систему охлаждения, что позволило снизить воздействие температуры.

Оптимальный тепловой режим работы светодиодов обеспечивает специальный металлический радиатор. В результате срок службы LEDriving Premium SL составляет до 5000 часов, а потребление энергии на 80% меньше, чем у предыдущего поколения.

Второе поколение светодиодов LEDriving SL Standard предназначено для замены ламп с цоколями типа W21W, W21/5W, P21W, PY21W, P21/5W, P27/7W. Новинка также получила модернизированную систему охлаждения. Благодаря техническим дополнениям LEDriving SL Standard имеет срок службы порядка 2500 часов ■



StartVOLT расширил линейку датчиков кислорода

редактор рубрики
Роман Зубко



Бренд StartVOLT объявил о расширении линейки датчиков кислорода для популярных на российском рынке иномарок.

К началу осени бренд выпускает 13 новинок. Главной в этом списке стала модель лямбда-зонда Volkswagen/Audi/Skoda/SEAT (VS-OS 1881).

«Этот продукт имеет очень широкую применимость для автомобилей немецкого концерна VAG, сравнимую с универсальными деталями», — уточняют в компании.

Также марка выпустила в продажу датчики для корейских автомобилей Hyundai Elantra, Hyundai i30, Kia Ceed, Kia Cerato, отечественной Lada Granta, а также автомобилей Ford, Nissan, Mercedes-Benz, Volkswagen, Skoda, Toyota, Subaru, Suzuki и BMW.

Кислородные датчики StartVOLT производятся на автоматической сборочной линии. Вся продукция проходит пооперационный контроль качества ■



Trialli представил новые амортизаторы для бестселлеров Lada

Компания Trialli объявила о расширении фирменной линейки амортизаторов.

В ассортимент группы вошли амортизаторы для популярных российских автомобилей Lada Granta, Lada Kalina, Lada Vesta.

Розничная стоимость амортизаторов для вазовских автомобилей в зависимости от конкретной модели — от 1750 до 3276 рублей.

Также в фирменной линейке представлены новые амортизаторы для таких машин, как Kia Ceed, Hyundai i30 и Ford Focus II.

По данным Ассоциации европейского бизнеса, в тройку самых популярных моделей на российском рынке в этом году входят Lada Granta, Lada Vesta и Kia Rio ■



Zekert выпустил новые ШРУСы и приводные валы

Компания Zekert объявила об увеличении фирменного ассортимента ШРУСов и приводных валов.

Линейка, как сообщает пресс-служба компании, пополнилась за счет более, чем сотни новых артикулов. Новые детали предназначены для таких автомобилей, как Ford Focus (98-), Toyota Corolla (E100) 92-, Suzuki Swift (MZ, EZ) 07-, Honda CR-V (95-), Kia Spectra (04-), Nissan Maxima (A32) 95-, Opel Corsa D (06-), SsangYong Rexton (02-), Renault Duster (11-), Toyota Avensis (T220) 97-, Volkswagen Passat B5 (99-) и других.

Применяемые в конструкции ШРУСов Zekert шарики изготовлены в соответствии с европейским стандартом и соответствуют шероховатости Ra 0,025, что, как заявляет производитель, обеспечивает лучшее скольжение.

При изготовлении сепаратора используется трехэтапная технология шлифовки: грубая шлифовка, чистовая шлифовка и финишная полировка в специальной вибрационной полировочной машине. Последний производственный этап является дополнительным, осуществляют его не все производители.

Небольшие фаски на внутренней обойме обеспечивают большую площадь огибающей поверхности, что уменьшает потери на трение с шариками. Размер фаски не превышает 1 мм. Такого размера, как уверяют в Zekert, можно достичь только на высокоточном оборудовании.

Корпус ШРУСа изготовлен методом объемной штамповки. Рабочие поверхности, по заявлению производителя, выполнены с максимальной геометрической точностью и минимальной шероховатостью, что снижает вибрацию и шум при работе ■



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



ЛАБОРАТОРИЯ CTR

Как испытывают
компоненты
для мировых
автогигантов



Илья Огородников

Хотя бы по телевизору, но многие наверняка видели, как выглядит сборка машин на заводах, когда по линии движутся голые кузова, постепенно превращающиеся в полноценные автомобили. На самом деле это фактически финальный этап производства, которому предшествуют долгие месяцы согласований с поставщиками деталей. О том, как создаются и тестируются компоненты для Hyundai, Kia, Tesla и BMW, нам рассказал один из мировых поставщиков — корейская компания CTR.

Итак, компания CTR изначально создавалась как конвейерный поставщик концерна Hyundai. Спустя некоторое время стало понятно, что уровень возможностей нового производителя компонентов куда шире: технологиями CTR заинтересовались и другие автопроизводители, в том числе премиум-уровня — такие как BMW и Tesla. На текущий момент 90% бизнеса CTR — OEM-поставки и 10% — aftermarket.

Что касается производства компонентов для конвейерных поставок, то, упрощая, процесс происходит следующим образом: автопроизводителем составляется техзадание на производство той или иной детали, которое передается поставщику. Далее происходит так называемое «первое приближение», когда производитель компонентов оценивает проект, делает предварительный перерасчет и вносит свои коррективы. После чего начинается процесс согласования и создания запчасти.

Как отмечают специалисты CTR, к каждому автопроизводителю нужен индивидуальный подход.



Например, в компании Tesla одноступенчатое согласование проектов, потому на создание рычага подвески для Model X от проекта до готового продукта ушло всего полгода. А вот в Hyundai и Kia согласование двухуровневое, а потому процесс внедрения новых деталей порой растягивается больше чем на год.

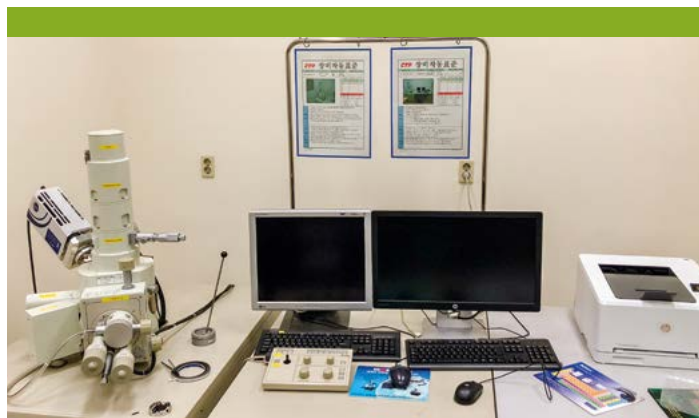
Такие сроки связаны с обсуждением двух главных тем — согласования технических и техно-

На заводе CTR, производящем рулевые рейки, с конвейера снимается каждая тысячная деталь и отправляется на полный цикл испытаний

логических процессов, а также с финансовым вопросом. Причем последний является одним из решающих.

После того как консенсус между автопроизводителем и поставщиком достигнут, создан проект новой детали, предсерийные образцы отправляются на тестовые испытания, а серийные экземпляры компонентов и вовсе безостановочно подвергаются проверкам, практически до нуля исключая ошибки и вероятность брака.

Специально для этого компанией CTR была построена лаборатория, а также установлены всевозможные посты многоуровневых проверок качества на всех производственных площадках. Причем корейцы не поспешили: CTR обладает второй по уровню оснащения, технологий и масшта-



Интересный факт: CTR использует одни и те же технологии и для OEM-производства, и для aftermarket. Упрощение деталей может обойтись слишком дорого



бам лабораторией в мире для проверки деталей подвески, рулевого управления и трансмиссии.

Начинается все с проверки качества металла, из которого изготавливаются будущие детали. Для этого в лаборатории установлен электронный микроскоп, с помощью которого смотрят структуру металла, а также стенд для проверки его твердости. Есть и ударный стенд, который сжимает деталь.

Помимо деталей из стали, CTR отливает детали из алюминия не только для собственных нужд, на сегодняшний день компания является поставщиком и для сторонних брендов. Например, для своих партнеров CTR отливает элементы турбин и гидравлики, используя инновационную технологию литья под низким давлением.

Гордость лаборатории CTR — лазерный сканер Zeiss, с помощью которого, во-первых, с микронной точностью проверяются геометрические параметры созданной детали, а во-вторых, создаются трехмерные проекции скопированных оригинальных компонентов, на основе размеров которых позже будут созданы запчасти CTR для



сегмента aftermarket, но по собственным технологиям.

Само собой, в лаборатории CTR есть и химический отдел, который проводит разработку и анализ всевозможных смазок и пластиков.

Что же касается испытания уже готовых запчастей, то каждый тест индивидуален и зависит не только от предназначения самой детали, но и от ее вида, а также технического задания. Сложность, временной интервал или количество циклов теста автопроизводители задают в техзадании. Сама компания CTR собственные компоненты, как правило, тестирует на предельный ресурс.

Например, проверка шаровых опор зависит от того, какая конструкция применена — с верхней или нижней

завальцовкой. Соответственно, один тип шаровых отправляется на стенд вырывания, другой тип — на стенд выдавливания. Имеет значение и расположение шаровой в рычаге подвески, от которого зависит вектор нагрузки, а также — в верхнем или нижнем рычаге она расположена.

Сложнейший тест шаровых опор на выносливость — с подачей грязевого раствора, который имитирует работу пыльника и всей шаровой в агрессивной среде. При этом сама деталь безостановочно движется вперед-назад и поворачивается на протяжении 1 млн раз, и все это происходит под нагрузкой.

Сложные тесты проходят и стойки стабилизатора на гибридном стенде, где одновременно

проверяется выносливость под силовой нагрузкой. Кроме этого, тесты могут усложняться подачей жидкости в зону пыльника.

Еще одна интересная система тестов — испытания в «тихой комнате». Здесь тестируются подвижные механизмы автомобилей, например рулевые рейки или карданные валы. Их устанавливают в специальные стенды и подводят микрофоны к трущимся парам. Каждый движущийся механизм при нормальной работе издает определенный шум, который записан в виде эталона. Отклонение от этого шума в процессе циклов испытаний считается недопустимым.

Коррозионная стойкость покрытий проверяется в специальной камере с соляным туманом.

Помимо всего вышеперечисленного, компоненты CTR подвергаются и температурным нагрузкам. В горячей камере (+80 градусов) и морозильной камере (-40 градусов) детали проводят по 12 часов, после чего снова проходят испытания на выносливость.

Каков итог?

В лаборатории более 50 видов различного тестового оборудования. Каждая деталь CTR проходит не менее 10 тестов: ресурсный, на измерение момента, на измерение величины зазоров (до и после ресурсных испытаний), температурный тест, испытание на выносливость пыльников, тест в соляной камере, тест на прочность металла и состояние его структуры, а также тест на сочленение частей детали (вырывание/выдавливание). Стоимость полного теста некоторых деталей доходит до 3 тыс. долларов.

Так что можно не удивляться тому, что компонентами корейской компании CTR заинтересовались мировые автомобильные премиум-бренды. Такой уровень подхода к созданию запчастей при сохранении приемлемых цен сегодня мало кто может себе позволить.



Станислав
Мартинкевич

Carberry

Компания Carberry GmbH в этом году показывает заметный рост — плюс 40% к аналогичному периоду предыдущего года. В компании реалистично оценивают ситуацию на рынке, отмечая, что реальные доходы населения падают вместе с бюджетом, который автомобилисты готовы потратить на свою машину. К тому же представители компании отмечают рост конкуренции и ужесточающиеся правила рынка, что приводит к уменьшению маржинальности. Положительного результата Carberry достигает в том числе за счет активной работы с костяком партнеров-дистрибьюторов, которые активно продвигают бренды Carberry.

На MIMS компания приехала со всей линейкой продукции, состоящей из шести разных брендов. Такой подход к дифференциации подразделений нужен для того, чтобы специалисты сервисов имели четкую отсылку к конкретному бренду. Например, специалист СТО должен помнить, что конкретным брендом, например Blitz, он может закрыть весь сегмент тормозной системы, не расплываясь на поиски запчастей разных производителей.

В скором времени под одноименным брендом Carberry компания выведет на рынок товарную группу расходных материалов. Ну а новинками стали линейки щеток стеклоочистителей и автомобильных ламп. Товары появятся на прилавках уже осенью 2019 года. Щетки будут представлены во всех трех типах и в количестве порядка 30 наименований. Особенность бескаркасных щеток — тефлоновое покрытие, а каркасные щетки имеют мощные основания. Цена щеток будет примерно на 10–15% ниже, чем у известных европейских брендов ■

Эдуард Дигель, управляющий
директор Carberry GmbH

Известный корейский производитель компонентов представил на MIMS 2019 свою новую гарантийную программу. Сервисная политика будет включать два года или 40 000 км пробега на детали подвески и рулевого управления с полной компенсацией стоимости самой детали, а также прямых и косвенных затрат на установку, например оплаты эвакуации или проверки развала/схождения колес.

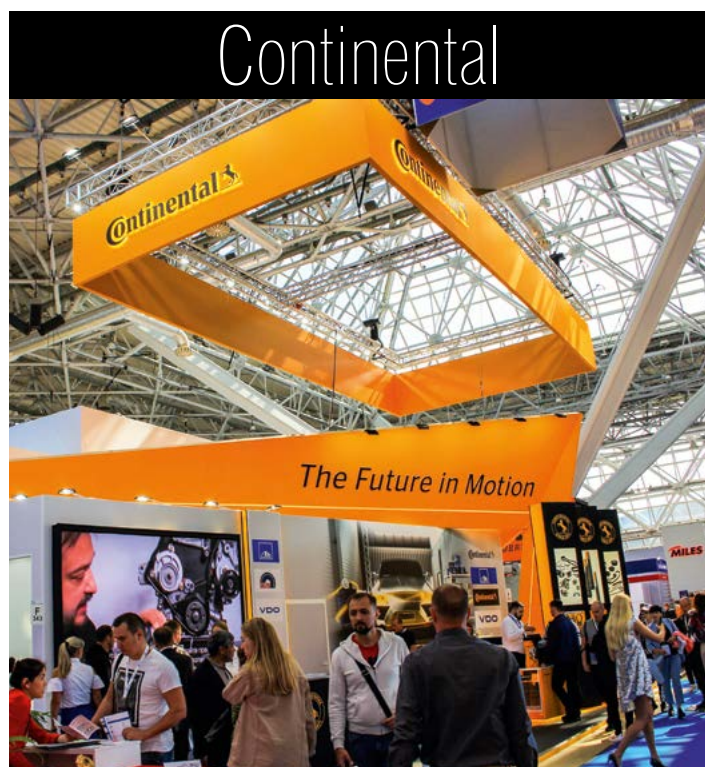
По словам представителей бренда, сейчас собираются заявки от партнерских СТО, которые хотят участвовать в предоставлении данной гарантийной программы. Компания CTR намерена внимательно отбирать участников: это должны быть качественные и крупные станции, с соответствующим оборудованием и профессиональным штатом сотрудников. «Наша цель — дать гарантию не для галочки, а для того, чтобы клиент на два года забыл о возможных проблемах», — резюмирует специалист CTR.

Как отмечают в компании, они полностью уверены в качестве своей продукции: заводской брак составляет сотые доли процента, а основные причины рекламаций связаны с транспортировкой в результате долгой доставки по морю.

Что же касается ситуации по российскому рынку, то в 2019 году в CTR ожидают рост на уровне 5%. В компании также отмечают снижающуюся платежеспособность населения, из-за которой продукция CTR в ценовом позиционировании начинает восприниматься как премиум-бренд. Поступаться качеством ради снижения цены компания CTR не будет, а потому стратегия будет направлена на развитие программ клиентской и партнерской поддержки ■



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



Мировой гигант приехал на выставку сообщить о глобальных изменениях в своей стратегии. Теперь компания объединяет все направления деятельности под единым брендом Continental. В компании происходит масштабная консолидация разных видов бизнеса, чтобы бренд воспринимали как компанию с широким спектром продукции и с мировым именем. К примеру, известный бренд Contitech уже сейчас начинает пропадать с прилавков, уступая место этим же товарам, но в упаковке Continental. При этом преимущества товаров, конечно, останутся нетронутыми: это и пятилетняя гарантия для СТО на весь срок службы ремennого привода, и качество, полностью соответствующее оригинальной продукции.

Из новинок Continental стоит отметить появление новых профессиональных комплектов, которые содержат несколько ремней для замены сразу всех приводных элементов на автомобиле. Также на стенде были представлены ассортимент из нового для компании сегмента — цепные приводы ■



MK KASHIYAMA CORP.

Кашияма - превосходное торможение



ПРОИЗВОДИТСЯ В ЯПОНИИ С 1960 ГОДА

Станислав
Мартинкевич

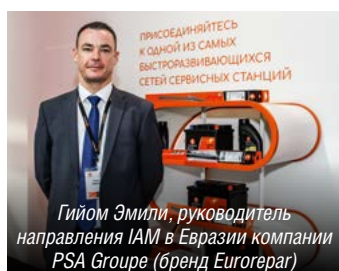
Eurorepar

Eurorepar — бренд запасных частей от PSA Group, недавно появившийся на нашем рынке, уже массово представлен почти во всех регионах страны. На выставке представители Eurorepar рассказали о ситуации с собственной сетью СТО — Eurorepar Car Service, которая имеет уже 146 договоров с независимыми станциями, из которых 58 уже работают. Остальные сейчас занимаются техническими вопросами открытия и до конца года должны начать работать под французским брендом.

По мнению специалистов Eurorepar, такой активный спрос на франшизу обусловлен именем компании, которая насчитывает более 4000 станций Eurorepar Car Service по всему миру. Это вызывает доверие, партнеры Eurorepar видят, что большой холдинг хочет развиваться на рынке и пришел в Россию всерьез и надолго. Бренд нацелен на все регионы страны и уже представлен в таких городах как Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Екатеринбург, Ростов, Сургут и Нижневартовск. Сервисы позиционируются как мультибрендовые. Естественно, весь персонал проходит собственную программу обучения Eurorepar, а склад получает запчасти непосредственно через партнеров-дистрибьюторов.

Чтобы заинтересовать последних, Eurorepar предлагает специальные условия, которые лучше, чем у многих брендов-конкурентов. То же касается и партнеров СТО: у компании нет ограничения по направленности сервиса — это может быть независимый сервис или официальный дилер PSA Peugeot Citroen.

Что касается новинок, то Eurorepar активно развивает направление моторных масел. До конца года компания проведет масштабную кампанию по продвижению на рынке этой группы товаров. На текущий момент самой востребованной продукцией бренда в России являются фильтры, свечи, тормозные колодки и диски, а также щетки стеклоочистителя ■



Как рассказала корреспонденту «Движка» менеджер по корпоративным коммуникациям Japanparts Group Сильвия Падоа, главной новостью компании на нынешней выставке стало существенное расширение линейки продукции. Предлагаемая Japanparts Group гамма запчастей для автомобилей азиатских, европейских и американских марок насчитывает теперь 30 792 артикула для каждого из трех брендов, входящих в группу компаний (Japanparts, Ashika и Japko).

Новая линейка запчастей от Japanparts Group (New Range 2019) включает не менее 142 различных товарных групп, покрывающих все типы запчастей: от внутренних деталей двигателя и тормозов до компонентов сцепления, электрических компонентов и подвесок.

Главными новинками, по словам г-жи Падоа, стали новые упругие элементы для пневматических подвесок, амортизаторы с электронным управлением, новые наборы подвесок для европейских автомобилей, линейка газовых амортизаторов для электронных задних дверей, а также пружины и опоры амортизаторов для всего имеющегося автомобильного парка.

Кроме того, компания в очередной раз увеличила площадь своего нового центрального склада в Вероне: они достигли 60 тыс. кв. м. Работа склада в весьма высокой степени автоматизирована; запуск его в действие позволил повысить скорость обслуживания клиентов. Заказанные запчасти покупатели могут теперь получить в течение трех суток. В дальнейшем площади хранения на складе будут расширяться — в частности, в Japanparts Group планируют открыть отдельный склад для амортизаторов ■



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

GKN

Компания GKN показала на MIMS Automechanika Moscow 2019 ряд новых запатентованных разработок, в которых используются технологии, применяющиеся в деталях для конвейерных поставок.

В частности, одной из новинок стал приводной вал с шариковыми дорожками для кроссоверов Volvo нового поколения (XC90, XC60, XC40). Новый вал, как заявляют представители компании, способен обеспечить автомобилям класса SUV большую длину хода подвески (до 70 мм) при сохранении весьма высокого уровня ездового комфорта. Подобные характеристики стали возможны за счет линейных шарикоподшипников с шариками,двигающимися в нескольких глубоко высверленных профилях.

GKN также привез в Москву приводной вал для ряда автомобилей BMW. По сравнению с изделиями прежних поколений, он способен «переваривать» более высокий крутящий момент. Подобная характеристика приводных валов, как отмечают в GKN, становится в последнее время все более и более важной на фоне роста мощности и тяговых характеристик современных двигателей.

Представленные в Москве разработки, по словам представителей компании, призваны продемонстрировать стремление GKN перенести технологии, изначально разработанные для конвейерных поставок, на вторичный рынок запчастей. Что же до поставок деталей автопроизводителем, то, как заявляют в компании, в настоящее время порядка 67% новых автомобилей в Европе оснащены системами привода GKN ■



Франк Хюртер, коммерческий директор направления Automotive Aftermarket GKN и Михаил Минаев, менеджер по продажам ADM Russia & CIS-countries GKN



Привод для инновационных решений

Доверьтесь нашему производственному опыту

Компания GKN Automotive предлагает передовые решения в области применения осей с электрическим приводом, приводных валов и шарниров в автомобилестроении. Подобный опыт широко востребован во всем мире — в процессе заводской сборки, при разработке новых концепций использования приводов и в автоспорте. Эти уникальные знания позволяют нам выводить на рынок запасных частей огромное количество технических новинок высочайшего качества.

С продукцией GKN Automotive результат будет значительно лучше.



Ideas in Motion >



Станислав
Мартинкевич

МК Kashiyama

Компания MK Kashiyama Corp. привезла в экспозентр на Красной Пресне тормозные колодки двух брендов: MK Kashiyama и Winmax. Первые предназначены для повседневной езды, вторые — для спортивных и гоночных автомобилей. Кроме того, на стенде японского производителя был представлен новый тормозной диск марки MK Kashiyama, который вскоре поступит в продажу в России. Диск, по словам представителей российского офиса компании, уже прошел сертификацию в нашей стране.

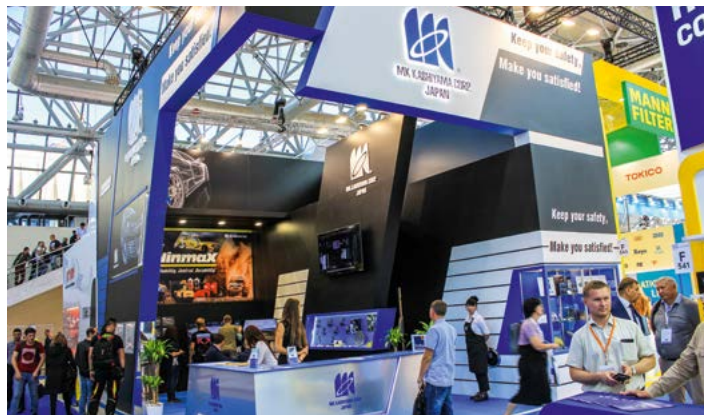
Колодки Winmax для спортивных машин компания поставляет с 1984 года. Эти детали используются в таких гоночных сериях, как WRC, Dakar Rally, Drift race, Nascar и т. д.

Как сообщил «Движку» президент MK Kashiyama Цуёси Кашияма (Tsuyoshi Kashiyama), в компании считают российский рынок весьма перспективным с точки зрения возможностей входа в сегмент спортивных и гоночных деталей тормозной системы. «Мы видим, что автоспорт в России набирает все большую популярность. При этом зрители интересуются не только самими гонками, но и технической стороной вопроса», — заявил г-н Кашияма.

Что касается запчастей для гражданских автомобилей, то, по словам президента MK Kashiyama Corp., в России в сегменте aftermarket, с одной стороны, весьма высокая конкуренция, но, с другой, имеет место и ярко выраженная сегментация: грань между премиальной продукцией и товарами более низких ценовых категорий видна все более четко. «Это облегчает для нас постановку задачи и дает возможность выделить того потребителя, на которого мы нацелены», — отметил Цуёси Кашияма ■



Ларс Фром, главный исполнительный директор по продажам, и Сергей Красин, начальник отдела продаж SBS Automotive A/S



В московской выставке компания «SBS Automotive A/S», представляющая бренд NK, традиционно участвует раз в два года, чередуя московскую «Автомеханику» с одноименной выставкой во Франкфурте. Для компании, по словам ее представителей, MIMS Automechanika — это имиджевая площадка, на которой SBS Automotive не ищет новых клиентов, а поддерживает репутацию бренда.

В настоящее время компания активно расширяет свой ассортимент: не так давно линейка NK пополнилась более 2000 номерами артикулов, расширившись примерно на 10%. Что же касается новой линейки NK PRO, то, по словам представителей компании, реакция покупателей на нее поначалу была несколько сдержанной, однако сегодня к ней есть весьма устойчивый интерес; при этом многие, кто перешел на запчасти серии PRO, «не хотят возвращаться обратно», несмотря на 25-процентное увеличение цены. В Европе детали серии Pro лучше всего продаются в Польше.

Россия же для марки NK — второй рынок в Европе после Германии (на третьем, к слову, Франция, на четвертом — Скандинавские страны). Начало нынешнего года для «SBS Automotive A/S» на российском рынке, как рассказали «Движку» представители компании, было относительно слабым, однако затем компании удалось выйти на показатели предыдущего года. По итогам 2019 г. в компании ожидают небольшой рост продаж, но он, возможно, будет сдерживаться весьма затратным процессом сертификации новой продукции для нашего рынка ■





EUROREPAR

МОТОРНОЕ МАСЛО

ВЫБИРАЙТЕ ОПТИМАЛЬНОЕ
СООТНОШЕНИЕ

➤ **КАЧЕСТВО / ЦЕНА / ХАРАКТЕРИСТИКИ**



ВЫСОКАЯ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ
ДВИГАТЕЛЯ



ЧИСТОТА
ДВИГАТЕЛЯ



ТЕКУЧЕСТЬ
ПРИ НИЗКОЙ
ТЕМПЕРАТУРЕ



УМЕНЬШЕНИЕ
ОКИСЛЕНИЯ
И КОРРОЗИИ



УСТОЙЧИВОСТЬ
К ВОЗДЕЙСТВИЮ
ТЕМПЕРАТУРЫ



ЗАЩИТА
ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ

www.eurorepar.com

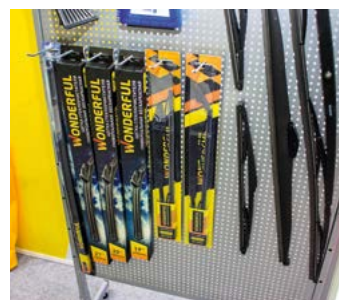
Станислав
Мартинкевич

NordYada

Основной упор компания делает на расширение товарной группы компонентов автомобильной электрики. Расширение плановое, так как эта категория уже давно пользуется стабильным спросом. Кроме того, NordYada представила еще одно направление, которое пытается активно развивать, — сервисные инструменты.

На данный момент главным направлением бренда является развитие группы автомобильных ламп. Почти с каждой новой поставкой на наш рынок NordYada ввозит один новый артикул. Причем бренд работает абсолютно по всем ценовым сегментам — от бюджетного до премиального. Кроме того, на своем стенде производитель представил множество видов систем освещения для сельскохозяйственной, специальной и внедорожной техники.

Кроме того, на стенде была представлена и продукция второго бренда группы компаний - Wonderful. Главной новинкой стала премьера обновленной линейки щеток стеклоочистителей ■



Петербургский производитель, специализирующийся на выпуске компонентов стартерно-генераторной группы, рассказал о своих успехах на российском рынке. По словам представителей бренда, на текущий момент рост компании составляет 25%, а его главным фактором является развитие группы товаров для иномарок.

Кроме того, StartVOLT представил новую линейку продукции для отечественных автомобилей — серия «Стандарт». Главным ее отличием является отказ от повышенных характеристик и улучшенных параметров компонентов, которые были визитной карточкой бренда, в пользу заводских стандартов автопроизводителя. По уровню качества такие запчасти не отличаются от улучшенной линейки, зато получаются дешевле на 30% «мощной» серии.

«Мы проанализировали рынок, выявили возможные для себя точки роста и предложили соответствующую продукцию, что и дало положительный эффект», — это констатировал Игорь Явдошук, директор по маркетингу бренда StartVOLT.

Еще одним направлением деятельности компании является работа с автопроизводителями. На текущий момент StartVOLT является конвейерным поставщиком компании КАМАЗ, куда поставляются клеммы для аккумуляторов. Ведутся переговоры с рядом производителей легковых автомобилей ■



**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

Много лет LUZAR выпускает автомобильные радиаторы. Мы являемся лидером по объему выпуска автомобильных радиаторов в России и странах бывшего СССР.

Для нас вершина производственного мастерства - это выпуск радиаторов для грузовых автомобилей. Это направление является особо сложным и требующим отдельного подхода - в сравнении с выпуском "обычных" легковых и легко-грузовых теплообменников.

Мы гордимся тем, что система качества LUZAR позволяет производить крупногабаритные радиаторы - для автомобилей КАМАЗ, МАЗ, ЛиАЗ... - несомненно высочайшего качества и ресурса.

Мы понимаем, насколько важно, чтобы Ваш грузовик бесперебойно работал.

Именно поэтому мы производим грузовые радиаторы, обладающие высочайшим качеством и ресурсом - чтобы Ваша работа не останавливалась, и Ваш труд приносил еще больше пользы людям.

Автокомпонеты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

- Радиаторы охлаждения и интеркулера (ОНВ) ● Радиаторы отопления ● Водяные насосы (помпы) ● Термостаты
- Краны отопителя ● Датчики включения вентилятора и температуры ● Электровентиляторы ● Электровентиляторы отопителя

Станислав
Мартинкевич

Trialli

О непростых временах на рынке компонентов рассказала отечественная компания Trialli. По словам представителей бренда на рынке сегодня очень много по-настоящему сильных игроков, которые серьезно и продуктивно подходят к делу — будь то признанные мировые гранды или собственные бренды российских дистрибьюторов, играющие в среднем и нижнем ценовом сегменте.

Многие игроки рынка сегодня вступают в производственную кооперацию, поскольку стоимость освоения и производства настолько высока, что не сопоставима с возможными рисками, если это заранее не подтверждено контрактами с автопроизводителями.

Что же касается самого бренда Trialli, то отечественный производитель чувствует себя более чем уверенно — плюс 70% роста по итогам первой половины 2019 года. Такой показатель достигнут за счет оперативного внедрения на рынок уникального ассортимента: компания предлагает альтернативную оригиналу продукцию практически сразу же вместе с выходом новых моделей на рынок — например, для последних версий Vesta, Solaris, Rio и в скором времени Arkanа уже можно приобрести детали Trialli.

Кроме того, компания представила на выставке MIMS линейку Perfecto, которая отличается сниженной на 18% ценой при сохранении всех параметров детали. Уменьшение стоимости достигнуто за счет экономии на вторичных параметрах. Например, Trialli предложила более скромную упаковку, отказалась от вторичных производственных затрат и на 5% снизила собственную наценку. В результате данная линейка стала основным драйвером роста компании в 2019 году. «Мы наблюдаем уход клиентов в сегмент Low-Cost и уже готовы вновь встретиться с ними на этом рынке», — заявил директор по маркетингу бренда Trialli Алексей Шипота ■

Алексей Шипота,
директор по маркетингу Trialli (справа)

Александр Аврамов, менеджер по продажам TecAlliance в России



TecAlliance

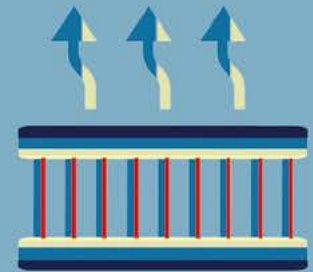
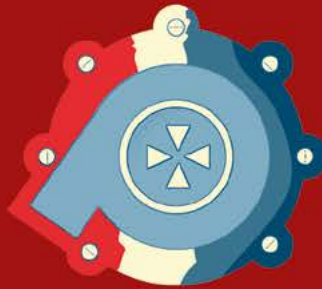
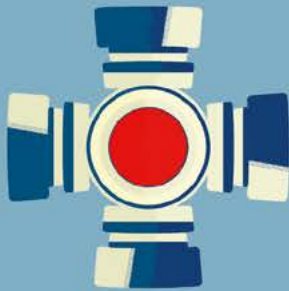
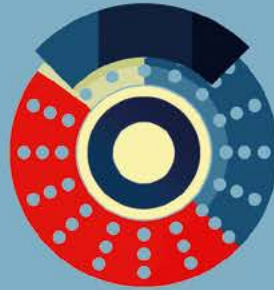
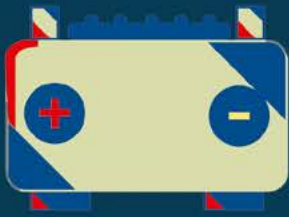
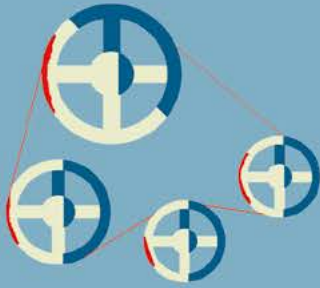
Бренд представлен в России уже больше 10 лет, но только с 2017 года у компании свое представительство в нашей стране. Ранее у TecAlliance был эксклюзивный представитель на нашем рынке.

Главной премьерой компании на выставке MIMS-2019 стал новый каталог TecDoc в версии 3.0. В России в нем представлена вся информация по запасным частям на территории СНГ. Как и прежде, производители, которые подключаются к каталогу, получают самые актуальные данные по рынку. Обновления каталога происходят каждую неделю. Качество представленной в нем информации, как заявляют в TecAlliance, продолжает расти, как и структурированность данных.

Новая версия каталога, как утверждают его составители, стала более удобной для пользователей, а поиск — еще более быстрым и точным. В нем появились изображения автомобилей, а также возможность посмотреть технические данные, вроде того, сколько масла нужно заливать и периодичность его замены. Для сервисных станций предусмотрен каталог с подробными техническими инструкциями ■

ZEKERT

DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



YES WE HAVE

*Более 30.000 артикулов - 172 товарных линеек – ассортимент
для азиатских, американских и европейских автомобилей*

**НОВЫЙ СКЛАД
ОБЩЕЙ
ПЛОЩАДЬЮ
60.000 КВ.М.**



**МЫ РАСШИРЯЕМ
ЕВРОПЕЙСКИЙ
АССОРТИМЕНТ**



НОВЫЙ КАТАЛОГ 2019
Посмотрите на нашем сайте:
www.japanpartsgroup.com

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika JapKo



Илья Огородников

«У меня цепной мотор!» — нередко с гордостью говорят автовладельцы о своей машине, подразумевая исключительную надежность такого агрегата и отсутствие технических проблем с «вечной» цепью. На самом деле цепной привод газораспределительного механизма имеет как свои плюсы, так и целый ряд минусов. А при сегодняшнем уровне развития технологий производства ремней ГРМ еще неизвестно, какой привод окажется надежнее. Вместе со специалистами СТО «Дилижанс» мы прошли все этапы замены цепи ГРМ на бензиновом турбомоторе 2.0 TFSI и выяснили немало интересного.

Фото: Движок

ВСЕ НЮАНСЫ ЗАМЕНЫ ЦЕПИ ГРМ

Что такое ГРМ?

Газораспределительный механизм ДВС обеспечивает своевременный впуск в цилиндры свежей порции топливной смеси и выпуск отработавших газов. Принцип работы основан на синхронизации действий компонентов газораспределительного и кривошипно-шатунного механизма посредством передачи крутящего момента

от коленвала к распредвалу как раз с помощью ремня или цепи.

На заре автомобилестроения этот процесс осуществлялся с помощью зубчатого зацепа, то есть, проще говоря, набора шестеренок. Однако инженеры хотели уменьшить вес агрегатов, а потому довольно быстро перешли на ременной и цепной привод, каждый из которых со временем совершенствовался. Именно из-за того, что технологии создания материалов развивались то в цепном, то в ременном направлении, опережая друг друга, до наших дней в равной степени применения дошли оба варианта.

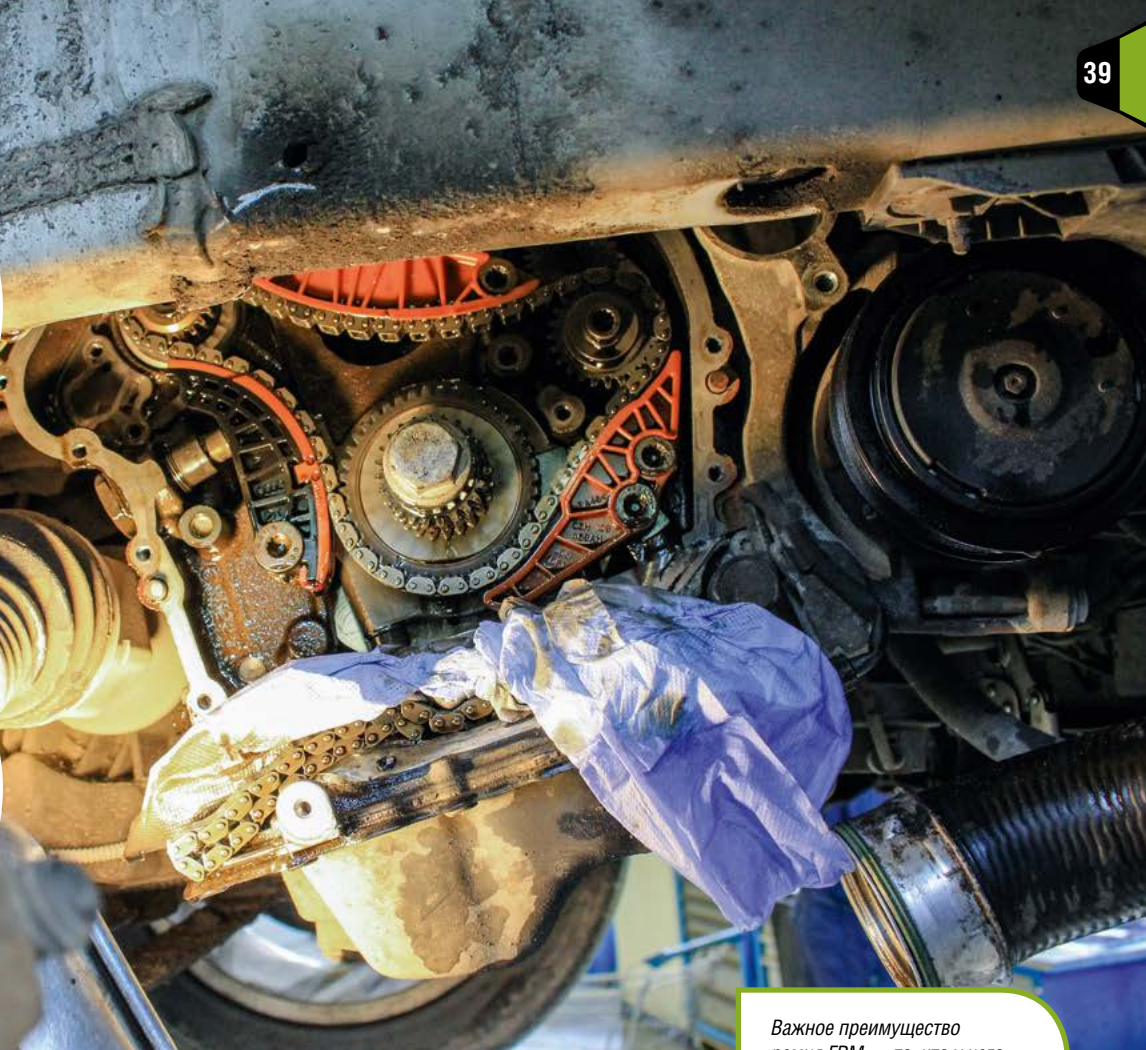
Чем
она лучше,
а чем
хуже ремня

Несмотря на то что по регламенту любая цепь ГРМ рассчитана на весь срок эксплуатации автомобиля, меняется она по износу. В среднем этот показатель с учетом российских условий составляет 150–170 тыс. км. Есть двигатели, где цепь может не выдержать и 100 тыс. км, а есть и такие, где механизм гарантированно ходит не меньше 250 тыс. км. На фото — Audi Q3 2.0 TFSI, которой потребовалась замена на пробеге 155 тыс. км.

 ZEKERT



DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD



То есть сегодня нет принципиальной разницы между характеристиками ремня и цепи?

Как ни крути, а железная цепь, работающая в масляной ванне, и без рывковых нагрузок ходит все-таки больше, чем ремень. Это связано с материалами и технологиями изготовления последних. Стальная ударопрочная цепь в меньшей степени подвержена внешним воздействиям. Однако, вопреки заблуждениям, никаких «вечных» цепей не существует. В силу конструктивных особенностей и режима эксплуатации цепь требует обязательной замены при критическом растяжении. Игнорирование данного действия приводит к перескоку цепи или даже обрыву, в результате чего поршни «встречаются» с клапанами.

Главным слабым местом цепи являются подшипники скольже-

ния, то есть детали, с помощью которых соединяются звенья цепи. Соединения и их упоры несут вибрационную нагрузку, и со временем втулки изнашиваются, цепь растягивается и появляется люфт. Уже он, в свою очередь, механически воздействует на шестерни, на которых появляются следы выработки на зубьях. Именно по-

этому при замене цепи ГРМ часто требуется и замена шестеренок: работа новой цепи на изношенных зубьях даст не лучший эффект.

На самом деле, например, температурные нагрузки практически не критичны и для современных ремней, а вот механические воздействия ремни могут не пережить. Кстати, изламывать новые ремни

Важное преимущество ремня ГРМ — то, что у него есть строгий регламент замены (60–80–100 тыс. км). Пропуск даты регламентной замены тут же отправляет автовладельца в зону риска, а выполнение замены дает возможность забыть о проблеме до следующей даты. У цепи ГРМ никакого регламента замены нет: к каждому ТО придется прибавлять работы по определению износа цепи.



перед установкой, проверяя на гибкость, категорически запрещено, поскольку внутри них применяются стекловолокнистые ткани.

Как определить износ цепи?

Глобальной сложности в определении износа цепи нет. На современных двигателях могут быть специальные смотровые окошки, где видны деления натяжителя цепи. Как только они достигают определенных значений, цепь

ZEKERT



**DEUTSCHER
QUALITÄTSSTANDARD**



требует замены. Если окошка нет, можно провести осмотр цепи и ее натяжителя эндоскопом.

Кроме того, опытный механик спокойно может выявить износ цепи на слух, поскольку изношенная цепь при работе издает специфический призыв, который ни с чем не спутать. Он появляется из-за того, что на холодном запуске плохо работает система удержания масла, в этот момент цепь работает не от натяжения и имеет избыточный свободный ход, что может привести к перескоку цепи и повреждению двигателя.

Еще один метод определения износа цепи — расположение распределительного и коленчатого вала. Если оно превышает определенные градусы, то получается



рассогласование, которое может изнашивать цепь.

Зависит ли износ цепи от типа двигателя — турбированного, атмосферного, рядного или V-образного?

Зависит. Основная нагрузка на цепь ГРМ ложится при старте, когда ей нужно сдвинуть с места все валы. Чем больше по объему и размеру мотор, тем, соответственно, больше нагрузка, выше износ. V-образные двигатели имеют две головки блока, которые также добавляют нагрузки. А вот наличие турбонаддува на ГРМ почти не влияет, поскольку турбина включается в работу уже на заведенном

моторе. Разве что из-за меньшей степени сжатия на турбомоторах старт чуть проще. Собственно, на равномерном ходу износ и цепи, и ремня минимальный.

Не стоит забывать, что механизм ГРМ состоит не только из цепи. Различные пластиковые элементы конструкции ГРМ также изнашиваются, поскольку и они сопротивляются температуре и химической среде, а потому тоже требуют замены.

Насколько сложно заменить цепь ГРМ?

Сложнее, чем ремень. Главная причина заключается в том, что ременной привод ГРМ, как правило, находится снаружи

двигателя, а цепной — внутри. Именно поэтому для замены цепи приходится около часа разбирать все «окружение» механизма ГРМ, а также снимать защитные крышки двигателя, которые, как правило, одноразовые. Таким образом, и по нормо-часам, и по количеству запчастей замена цепи ГРМ всегда более сложная, более долгая и более дорогая процедура.

Кроме того, конструкции некоторых моторов, например Audi или BMW, имеют в приводе не одну, а сразу три цепи: отдельно привода ГРМ, отдельно масляного насоса и отдельно распредвалов. Например, по регламенту замена системы цепей в двигателях BMW выполняется со съемом двигателя со всеми вытекающими по разборке и стоимости.

Замена цепи ГРМ, особенно на автомобилях премиум-класса, — процедура недешевая. Со всеми дополнительными работами и запчастями она может вылиться в несколько десятков тысяч рублей даже на независимых СТО. У официальных дилеров Audi замена комплекта цепи ГРМ на Q3 2.0 TFSI будет стоить около 60 000 рублей.



БОЛЬШЕ ЧЕМ ПОСТАВЩИК РЕМНЕЙ

В мировой автомобильной промышленности Gates славится как бренд высококачественных компонентов для систем ременного привода. Именно поэтому практически все мировые автопроизводители выбирают Gates в качестве поставщика оригинальных запчастей. Но известно ли вам, что мы предлагаем широкий спектр других автомобильных запчастей, столь же высокого качества? Шланги, водяные насосы и термостаты от Gates произведены в соответствии с техническими характеристиками поставщиков оригинальных запчастей для конкретной сферы применения. Благодаря этому вам больше не нужно тратить время, силы и деньги на заказ деталей у дистрибьютора оригинальных запчастей.

МНОЖЕСТВО ПРИЧИН ВЫБИРАТЬ GATES®

WWW.GATES.COM



DRIVEN BY POSSIBILITY™

Scania представила технику на газе

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Scania представила новую линейку техники, работающей на газе, для российского рынка.

В ходе специального мероприятия, прошедшего на Дмитровском полигоне, шведы продемонстрировали, в частности, седельные тягачи, самосвал G410 B8x4/4 и мультилифт Scania G410 B6x4NA с системой крюкового захвата Palfinger GT 26. Также производитель показал «экологичный» мусоровоз P340 B6x2*4NA и рефрижератор P280 LB6x2*4.

«В России все больше перевозчиков проявляют интерес к технике на газе, так как это реальная возможность снизить затраты на топливо до 50%», — рассказал руководитель направления продаж техники на газомоторном топливе ООО «Скания-Русь» Иван Папазов.

По его словам, пока расширение российского рынка газомоторного транспорта сдерживает ограниченность заправочной инфраструктуры и ряд других факторов.

«Развитие техники на альтернативных видах топлива — часть стратегии Scania. Мы активно разрабатываем устойчивые и ответственные транспортные решения, поддерживаем усилия российского правительства по устранению барьеров», — подчеркнул Папазов.

Напомним, что первые автомобили с газомоторными двигателями Scania начала поставлять в Россию в 2015 году. В июне 2018-го компания представила для нашего рынка технику нового поколения на метане.

На сегодня в линейке Scania нового поколения более 400 вариантов автомобилей с тремя моделями двигателей, работающих на сжатом природном газе или биогазе (биометане) и сжиженном природном газе ■

Mercedes-Benz показал серийный электрический вэн EQV

Компания Mercedes-Benz опубликовала фото серийной версии полностью электрического вэна EQV, который будет официально представлен на автосалоне во Франкфурте.

Концептуальная версия автомобиля была показана в марте этого года на выставке в Женеве. Серийный Mercedes EQV получил электрическую силовую установку, развивающую мощность 204 л.с. и максимальный крутящий момент 362 Нм.

Максимальная скорость «экологичного» переднеприводного вэна составит 160 км/ч. На одной зарядке автомобиль в состоянии проехать, по предварительным данным, до 405 км.

Литийонная батарея может заряжаться как от обычной бытовой электросети, так и от станций быстрой зарядки. Чтобы восполнить заряд аккумулятора «от розетки», потребуется около 10 часов. На станции с постоянным током машина сможет подзарядиться с 10 до 80% менее чем за 45 минут.

Производство нового электрического вэна от Mercedes-Benz запущено на заводе в испанской Витории, где также собираются модели Vito и V-Class ■



НОВЫЙ ЗАКОН ПРИТЯЖЕНИЯ

Реклама АО(Н) «Вольво Восток»



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

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

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

*Вольво Коннект

VOLVO FH ГРАВИТАЦИЯ

Volvo Trucks. Создавая будущее



Hyundai представил в России новые «среднетоннажники»

Компания Hyundai Truck and Bus с сентября запускает в России продажи среднетоннажного грузовика Mighty EX9, а с ноября — Mighty EX6 и EX8.

Модель EX9 будет предлагаться российским клиентам в двух версиях: с длиной колесной базы 3850 и 4200 мм и грузоподъемностью 5,71 и 5,675 тонны соответственно. Машина оснащается 170-сильным мотором D4GA объемом 3,9 литра, максимальный крутящий момент составляет 608 Нм. Двигатель сочетается с 6-ступенчатой механической коробкой передач.

«С появлением Mighty мы планируем увеличить долю в сегменте грузовых автомобилей полной массой 8,5 тонны (EX9), в котором продукция Hyundai ранее не была представлена», — заявил генеральный директор Hyundai Truck and Bus Rus Ли Сонг Чан.

Mighty EX6 и EX8 будут доступны с двигателем D4CC рабочим объемом 2,9 литра мощностью 160 л. с. и 392 Нм крутящего момента. Такой мотор идет в паре с 5-ступенчатой «механикой».

Mighty EX6 выйдет в трех модификациях: с длиной колесной базы 2850, 3400 и 3850 мм. Грузоподъемность равна 4,055, 4,045 и 3,965 тонны соответственно. Mighty EX8 также получит три версии: 3400, 3850 и 4200 мм с грузоподъемностью 5,260, 5,250 и 5,210 тонны.

Все новинки оснащены системами активной безопасности: системой помощи при трогании на подъеме и экстренном торможении, системой противодействия опрокидыванию, системой электронного распределения тормозных усилий и другими.



редактор рубрики
Роман Зубко

Автомобили для российского рынка производятся на предприятии «Автотор» в Калининграде ■



MAN выпустил грузовик для перевозки живой рыбы

Компания MAN представила грузовой автомобиль, разработанный для перевозки живой рыбы и мальков.

Как сообщает пресс-служба немецкой компании, грузовик создавался по индивидуальному заказу владельца ферм в Ленобласти по выращиванию форели ООО «Приморское».

За основу разработки взяли трехосный MAN TGX 26.4406x4 BL с колесной базой 5100 + 1350 мм и задним свесом длиной 2800 мм. Машина оснащена двигателем D2066 LF40 мощностью 440 л. с., который сочетается с 16-ступенчатой механической коробкой передач ZF 16S223DD.

Кузовная надстройка получила усиленное основание платформы, откидную заднюю и боковые бортовые секции, а также влагостойкий пол. В передней части надстройки установлен транспортировочный бокс из пятислойных пластиковых сэндвич-панелей с розетками, вентиляционными окнами и отверстиями для вывода шлангов.

Оборудование для перевозки рыбы включает изотермическую камеру, водяной бак, верхний и разгрузочный люки, пять сливных кранов и многорядный распылитель кислорода.

Новый MAN TGX 26.4406x4 BL уже передан заказчику. Автомобиль будет осуществлять перевозку живой рыбы с ферм на основное производство компании и доставлять мальков на фермы по их выращиванию ■

Shell представил новое моторное масло для грузовиков Hyundai

Концерн Shell разработал в партнерстве с Hyundai Trucks моторное масло для сервисного обслуживания грузовиков и тяжелой техники корейской марки.

Как сообщает пресс-служба концерна, новое моторное масло Shell Rimula R5 AH 10W-40 создано на основе синтетических технологий и отличается пониженной зольностью (Low SAPS), а также высокими противозносными характеристиками.

Разработчики учли жесткие требования к дизельным двигателям Hyundai, в которых необходимо применение масел в спецификациях ACEA E6, E9 или API CI-4 и выше. Как уточняют в Shell, продукт адаптирован под российские условия эксплуатации и позволяет легко запускать двигатель даже при низкой температуре.

«Новое моторное масло полностью адаптировано к российским условиям эксплуатации и соответствует всем техническим стандартам автопроизводителя, а также требованиям водителей, обслуживающих бригад и собственников автопарков», — заявил руководитель департамента послепродажного обслуживания Hyundai Truck and Bus Rus Константин Вайнер.

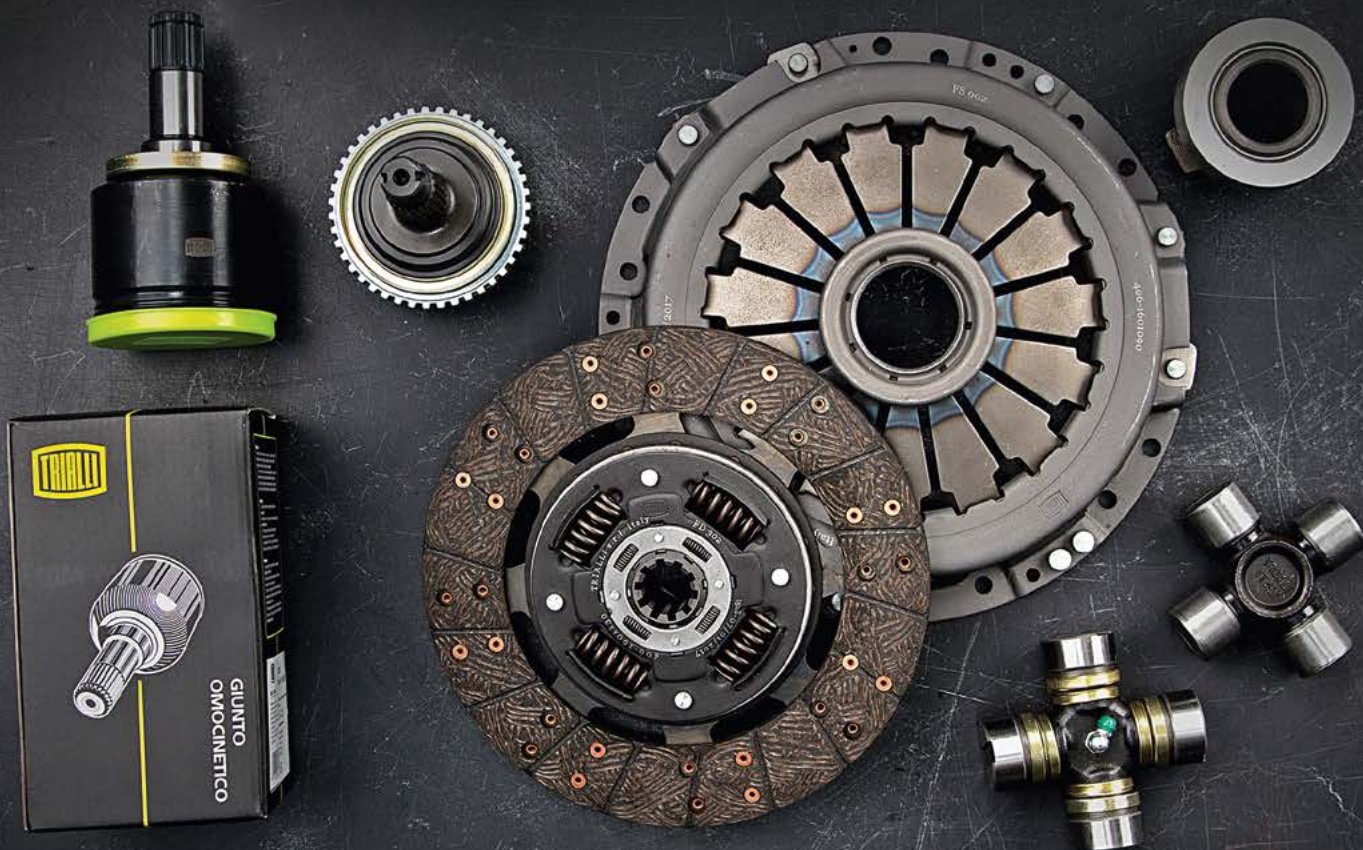
Новое масло также дает возможность снизить расход топлива автомобилем в пределах 1% без сокращения межсервисных интервалов эксплуатации. Испытания нового синтетического моторного масла были проведены в реальных условиях эксплуатации ■





ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ СИСТЕМЫ ТРАНСМИССИИ ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Большой запас по
мощности передаваемого
момента



100% контроль
качества



Высокая статическая
и динамическая
грузоподъемность



Усиленная конструкция



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



Расширенная гарантия
120 000 км пробега

WWW.TRIALLI.RU



Hyundai HD35 City

Новый
горожанин



Сергей Жуков

Несмотря на то что Hyundai HD35 City производится в России уже два года, этот грузовик представляет интерес как в плане конструкции и производства, так и продаж. Нам в свое время удалось побывать на двух производственных площадках «Автотора» в Калининграде, где, собственно, и собирается эта машина. Осталось только почувствовать грузовик в действии, что и было сделано на одной из площадок местного дилера в Петербурге.

Грузовик ведет свою родословную от японских грузовичков, поскольку многие корейские коммерческие машины, да и не только они, начинали производиться



по лицензии ведущих японских компаний.

Hyundai HD35 City роднит с «японцами» прежде всего выбранная компоновка. Для сохранения низкой погрузочной высоты, что особенно важно при осуществлении городских перевозок, задние ведущие колеса сделаны меньшего диаметра с двухскатной ошиновкой.

Само же появление этого грузовика на российском рынке вызвано тем обстоятельством, что у «Хенда Трак энд Бас Рус» опустела ниша малотоннажных грузовиков, ранее

Кабина подготавливается и окрашивается по технологии, применяемой для легковых автомобилей, поскольку легковушки и грузовики этой корейской марки собираются на одном заводе



занимаемая моделью Hyundai H100 Porter, производимой на заводе ТаГАЗ в Таганроге. Вместе с тем спрос на машины полной массой до 3,5 тонны, допускающих управление водителем с категорией В, есть — и весьма обширный.

Сравнивая Hyundai H100 Porter и Hyundai HD35 City, следует признать: замена не совсем равноценная. HD35 City куда больше как по габаритам, так и по грузоподъемности. Из отечественных грузовиков конкуренцию ему составляет лишь «ГАЗель Next», которая находится в данном сегменте, но имеет полукапотную компоновку.

Итак, Hyundai HD35 City — это грузовик полной массой 3,5 тонны с компоновкой «кабина над двигателем». Как уже было отмечено, его отличительная черта — использование колес разного

диаметра. Передние — 6.50 R16, задние — 5.50 R13 с двухкатной ошиновкой. Все это сделано для того, чтобы погрузочная высота не превышала одного метра.

По данным производителя, при частичной загрузке она составляет 850–900 мм. На порожней машине замеры показали ровно 1000 мм.

Кабина HD35 City по дизайну относится к предшествующим поколениям, вместе с тем она выпускается до настоящего времени, и не только в России. Трехместной ее можно назвать с большой натяжкой: сказываются японские корни. Вместе с тем при работе

«на коротких плечах» вполне допустимо присутствие в ней и трех человек.

Удобный доступ в кабину обеспечивают подножка и рукоятка на передней стойке. Внутреннее убранство аскетично — сказывается время создания автомобиля. Однако такие вещи, как полный набор систем активной безопасности, электропривод стеклоподъемников, подогрев наружных

зеркал и аудиосистема, в наличии. За дополнительную плату устанавливается кондиционер.

Регулировка водительского сиденья и рулевой колонки обеспечивают удобную посадку. На приборном щитке сосредоточена вся необходимая информация. С места водителя обеспечивается неплохая обзорность. Единственное замечание относится к наружным

зеркалам заднего вида: на мой взгляд, вылеты кронштейнов маловаты, что отмечалось еще у Hyundai Porter. Данный нюанс сейчас устраняют дилеры путем установки более длинных кронштейнов.

Доступ к двигателю осуществляется простым опрокидыванием кабины. Следует заметить, что доля технических жидкостей и «омывайки» поддона кабины не требуется. Контроль уровня масла в двигателе, основные узлы и агрегаты — все на виду.

На машину устанавливается 2,5-литровый дизельный двигатель D4CB Евро-5 мощностью 130 л. с. при 3800 об/мин. Максимальный крутящий момент — 255 Нм при 2000 об/мин. Выполнение норм Евро-5 осуществляется за счет использования системы EGR и установки фильтра DPF. Мотор агрегируется с механической 6-ступенчатой коробкой передач.

Слева в базе на раме установлен топливный бак на 65 литров, в заднем свесе — инструментальный ящик. Наличие двух типоразмеров колес определило и наличие двух запасок: большая — справа в базе, меньшая — в заднем свесе. Аккумуляторная батарея имеет полноценную крышку.



На HD35 City применена рама увеличенной жесткости. Спереди и сзади — зависимая рессорная подвеска. Ко всему прочему, спереди установлены амортизаторы и стабилизатор поперечной устойчивости. Тормозная система — гидравлическая, спереди применены дисковые тормозные механизмы, сзади — барабанные





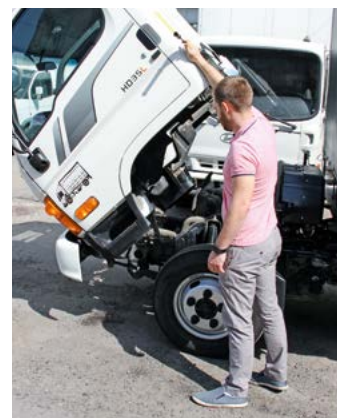
О производстве

Проект по производству коммерческих автомобилей Hyundai на калининградском заводе «Автотор» стартовал в 2012 году. На сегодняшний день на предприятии выпускается вся линейка грузовиков серии HD, представленных на российском рынке, — это модели HD35 City, HD35 C, HD65, HD78, HD120 и HD170. В январе 2017-го вышла пилотная партия модели LCV-сегмента — цельнометаллического фургона H350.

В ноябре того же года «Автотор» приступил к производству моделей HD по полному циклу. Для реализации проекта на заводе был подготовлен новый цех сварки, модернизированы линия окраски и цех сборки. При подготовке производства дополнительно введена в действие новая окрасочная камера специально для окраски рам грузовых автомобилей и дождевальная камера для проверки герметичности кабин.

Также для проверки тормозной системы установлен новый тормозной стенд. На предприятии были освоены и дополнительные технологические операции, такие как сварка и окраска рам. В целях адаптации коммерческих автомобилей Hyundai к эксплуатации в российских условиях кабины грузовиков при окраске покрываются дополнительным антикоррозийным слоем. Требования по окраске кабин, которые разработал «Автотор» для грузовиков Hyundai, схожи с технологией производства легковых автомобилей: помимо фосфатации и катафорезного грунтования на кабину автомобиля наносится вторичный грунт, который защищает от механических повреждений, усиливает защитные свойства и препятствует образованию коррозии.

Все автомобили Hyundai, выпускаемые на калининградском заводе, оснащаются широкой гаммой надстроек различных конструкций и модификаций российского производства.



В данном конкретном случае на шасси HD35 City была установлена бортовая платформа с тентом от компании «Центртрансстехмаш». Борты платформы выполнены из легкого сплава. Задний створ оснащен распашными дверьми с удобной фурнитурой. Предусмотрена фиксация дверей в распашном положении, как и выдвигающая лесенка для удобного доступа в кузов грузовика. Кстати, верхняя часть тента выполнена из полупрозрачного материала, обеспечивающего доступ дневного

света во время погрузо-разгрузочных работ.

Настройка рабочего места не заняла много времени, как и знакомство с органами управления. Такое положение вещей называю просто: сел и поехал. Пришлось приравливать только к педалям. Переключение передач четкое, ходы минимальные, усилие небольшое. Динамика разгона вполне приличная. Однако через некоторое время припомнилось словосочетание из технических характеристик: «высокооборотный

ХАРАКТЕРИСТИКИ Hyundai HD35 City

Габаритные размеры, мм	
Длина х ширина х высота	5310x1760x2200
База	2810
Габаритные размеры платформы, мм	
Длина х ширина	3400x2200
Технические характеристики	
Погрузочная высота, мм	850–900
Снаряженная масса, кг	1823
Полная масса, кг	3500
Вместимость топливного бака, л	65
Максимальная скорость, не менее, км/ч	130
Двигатель	
Модель	D4CB, Евро-5
Тип	Рядный, 4-цилиндровый, дизельный с турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	2497
Мощность, л. с. при мин ⁻¹	130/3800
Максимальный крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	255/2000
Коробка передач	6-ступенчатая, механическая
Тормоза	
Тип	Гидравлические с VDC
спереди	Дисковые
сзади	Барабанные
Размер шин	
спереди	6.50 R16
сзади	5.50 R13



мотор». Уж больно часто приходилось орудовать «кочергой» для поддержания оптимальных оборотов двигателя. И это в дизеле! Не найдя характеристики крутящего момента, могу предположить, что ни о какой «полочке» на графике протекания крутящего момента нет и в помине. Плавность хода на порожней машине приемлемая, а маневренность так и вовсе следует признать отменной. Досаждали лишь зеркала заднего обзора при маневрировании задним ходом.

Каков итог?

Несмотря на то что производитель активно позиционирует HD35 City как замену Porter, причем с увеличением грузового пространства на 10%, а грузоподъемности на 300 кг, все же это машины разных сегментов. Скорее всего, HD35 City будет составлять конкуренцию японским «одноклассникам». Ну а «ГАЗель Next» с дизелем Cummins чуть ли не в два раза дешевле в схожей комплектации.

**Роман Савченко,
директор по продажам ДЦ «Хендэ Центр Петербург»:**

— ДЦ «Хендэ Центр Петербург» — полноценный дилер «Хендэ Трак энд Бас Рус», осуществляющий свою деятельность в Северо-Западном регионе РФ. В нашу сферу ответственности входят такие крупные города, как Мурманск, Архангельск, Великий Новгород и Псков. На рынке компания присутствует уже пять лет.

Дилерский центр занимается продажей, обслуживанием и поставкой запасных частей для всего модельного ряда грузовиков, а также автобусов марки Hyundai.

В настоящий момент наибольшим спросом пользуются грузовики грузоподъемностью 3 и 5 тонн. Безусловный лидер — модель HD78. Основными потребителями являются юридические лица, совершающие покупку грузовика либо в лизинг, либо за собственные средства. В силу ряда известных причин физические лица в данный момент практически не приобретают наши грузовики: невыгодны условия кредитования. На них приходится не более 10% всех продаж.

Кстати, сейчас «Хендэ Трак энд Бас Рус» предоставляет клиентам различные скидки и бонусные программы. Это служит нам хорошим подспорьем при работе с клиентами. То же шасси Hyundai HD35 City можно приобрести за 1 850 000 рублей.

Продолжая тему HD35 City, первоначально планируемые продажи в размере 60% физическим лицам себя не оправдали. Рынок все расставил по-своему. Основные потребители данной машины все же юридические лица.

На автомобиль распространяется сервисный контракт. Это расширенная гарантия — 3 года или 300 тыс. км пробега. Бесплатное ТО-1 и ТО-3 при условии, что второе ТО клиент будет проходить у дилера. При заезде на ТО — бесплатная мойка.

Кстати, после введения катафорезного грунтования кабин на заводе в Калининграде значительно снизилось количество претензий к лакокрасочному покрытию. Поскольку передняя панель кабины не съемная, в местах точечной сварки наблюдалась коррозия, приходилось окрашивать кабину целиком.

На Hyundai HD35 City дается гарантия на 3 года или 300 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. Межсервисный пробег составляет 15 тыс. км или календарный год. Тестовый грузовик с бортовой платформой и тентом обойдется клиенту в 2 150 000 рублей. Правда, это цена без учета всевозможных скидок и спецпредложений. Вообще

с ценообразованием на коммерческие машины на российском рынке непросто: все решается в индивидуальном порядке.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность ДЦ «Хендэ Центр Петербург» за предоставленный автомобиль.



Подключенный
грузовик нового
поколения



Сергей Жуков

Магистральный тягач Ivesco S-Way — первый представитель нового семейства, главными отличительными особенностями которого являются полная клиентоориентированность и обеспечение постоянной связи посредством интернета, способные расширить возможности предоставления индивидуальных услуг.

Место презентации было выбрано не случайно. Выставочный центр IFEMA в Мадриде находится в непосредственной близости от завода, на котором, собственно, и собираются тяжелые грузовики под маркой Ivesco. Ну а партнеров-участников, думается, представлять нет надобности: все эти бренды у нас на слуху и олицетворяют соответствующие векторы развития, — это Amazon, Shell и Microsoft.

Открыл презентацию нового поколения грузовиков Ivesco Геррит Маркс, президент отдела коммерческих и специальных транспортных средств CNH Industrial (мате-

ринская компания Ivesco S.p.A.): «Мы хотим стать OEM-производителем грузовиков для наших поставщиков и клиентов, с которым легче всего работать и внедрять инновации, при этом адаптируя наши автомобили к жизни водителя, которая сегодня больше, чем просто перевозка грузов из пункта А в пункт В. Устойчивое развитие также влечет за собой нашу ответственность за то, чтобы сделать эту работу, которая имеет решающее значение для нашего общества, более привлекательной и приятной, что выходит за рамки

простого добавления в интерьер грузовика изделий из кожи и дерева».

Ivesco S-Way несет в себе все последние достижения компании в области разработки и производства тяжелых грузовиков и вместе с тем использует самое лучшее, что было накоплено в предыдущих поколениях. Особо стоит выделить совершенно новую кабину, полностью переработанную с учетом потребностей водителя и владельца, поскольку в условиях жесткой конкуренции логистические операторы все больше нуждаются

в бесперебойной работе, эффективности и производительности своего подвижного состава, причем на самом высоком уровне.

Новый Ivesco S-Way полностью соответствует этому требованию, предоставляя полный пакет функций и услуг, причем в числе лучших аналогов. Все разработано с акцентом на концентрацию вокруг водителя и его потребностей. Это не могло не сказаться на снижении совокупной стоимости владения новым грузовиком — она становится все ниже.

Новый дизайн кабины создает отменные условия для жизни и работы. Просторная обстановка сочетается с продуманной эргономикой рабочего места водителя. Конструкция кабины также обеспечивает безопасность водителя благодаря усилению каркаса (соответствует требованиям стандарта R29.03 при фронтальном столкновении) и значительно улучшенной обзорности.

При проектировании кабины, что называется, с нуля, Ivesco использовала любую возможность, чтобы обеспечить экономию средств и повышение производительности в пользу прибыльности владельца. При этом наряду

Ivesco S-Way



Iveco Fit Cab



с новым дизайном оптимизированы и аэродинамические характеристики, дополнительно увеличивающие топливную экономичность автомобиля до 4%.

Снижению стоимости владения также способствуют и конструктивные особенности, такие как многосекционный бампер, который значительно снижает затраты на ремонт, поскольку в случае повреждения необходимо заменить только пострадавшую секцию.

В грузовике применен новый продвинутый Connectivity Box. Он собирает, обрабатывает и обменивается данными в режиме реального времени. Connectivity Box работает на сервисной платформе, разработанной в сотрудничестве с Microsoft, которая обеспечивает безопасное хранение данных и управление ими, а также множество дополнительных услуг. Владельцы и водители постоянно связаны с транспорт-



ным средством посредством мобильных устройств или ПК через удобный портал myIVECO и приложение.

Расширенные возможности подключения Iveco S-Way также были разработаны для того, чтобы помочь логистическим операторам обеспечить прибыльность их бизнеса за счет максимизации времени безотказной работы автомобиля, обеспечения стабильного и прогнозируемого обслуживания



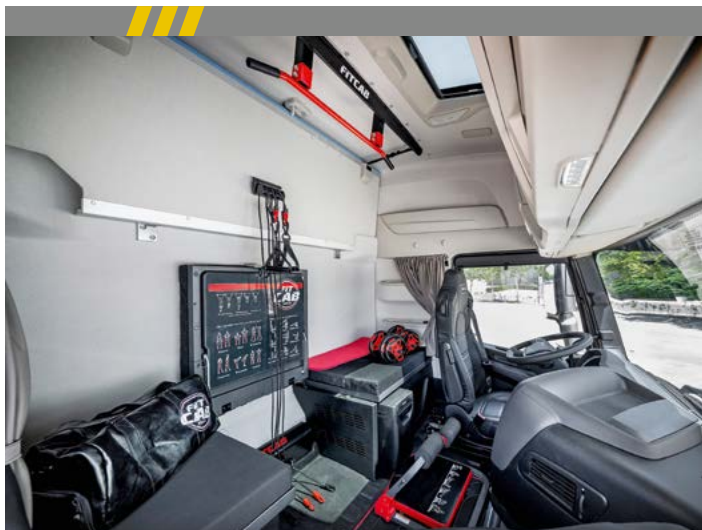
Для логистических операторов, желающих управлять «зеленым» парком, предлагается Iveco S-Way Natural Power — грузовик, приспособленный для работы на сжиженном природном газе (пробег до 1600 км), что для магистрального грузовика с мотором мощностью 460 л. с. весьма неплохой показатель. С подобным транспортным средством перевозчики будут пользоваться всеми преимуществами природного газа, единственной доступной альтернативы дизельному топливу в тяжелом сегменте с низким уровнем выбросов. Уже сейчас такой грузовик обеспечивает выбросы твердых частиц на 99% ниже, чем у дизеля, на 90% меньше выбросов NO₂, а при использовании биометана выбросы CO₂ на 95% ниже, то есть практически приближены к нулю.

с помощью решений My IVECO Way и низкой совокупной стоимости владения.

Этому также способствует новый модуль с предложением персонализированных услуг премиум-класса, включая профессиональные консультации по топливу,

управлению парком и техническому обслуживанию, для оптимизации производительности и эффективности автопарка.

Новый грузовик обеспечивает дальнейшее снижение выбросов твердых частиц, NO_x и CO₂. Это достигается с помощью систе-



Iveco Magirus



мы дополнительной обработки отработавших газов HI-SCR. Не последнюю роль в этом играет и топливная экономичность, которая, в свою очередь, обеспечивается использованием передовых технологий в двигателестроении и трансмиссией Hi-Tropix, а также благодаря многочисленным решениям по экономии топлива, таким как Smart EGR.

Параллельная реальность

На этапе глобального запуска новой линейки Iveco Way компания Iveco представила два грузовика: Iveco Fit Cab и Iveco



Magirus, две концепции, ориентированные на различные сегменты клиентов, которые станут объектом дальнейшей совместной работы с их участием.

Крайне специфическая для российского рынка концепция **Iveco**

Fit Cab ориентирована на спортивных водителей, которые не хотят пропускать занятия в тренажерном зале во время рейсов.

Спортивная окраска с логотипом, вдохновленным фитнес-программами, говорит о наличии дополнительных функций кабины, способных стать спортзалом на колесах, с устройствами для улучшения мобильности водителя и его общей физической подготовки. Специальные точки крепления встроены в корпус кабины для размещения, скажем, эспандера. Выдвижная передняя ступенька в бампере также может использоваться как элемент спортивного снаряда. Внутренняя часть кабины изобилует тренажерами, такими как встроенный в стенку набор эспандеров, встроенная в крышу перекладина и функциональный пакет, который включает в себя набор спортивного инвентаря.

Концепт **Iveco Magirus** отдает дань уважения своему выдающемуся наследию. Если кто не помнит, именно немецкий бренд Magirus стал синонимом надежности и мощи при строительстве

Байкало-Амурской магистрали. Несколько элементов оригинальной марки включают классические двухцветные ливреи и хромированные детали. Отдавая дань истории, концепция предлагает новаторский подход к разработке грузовика на заказ. Пристальное внимание было уделено каждой детали, от высококачественной кожаной отделки и тонких тканей до металлических рычагов, переключателей и вставок, а также широкого спектра опций, позволяющих каждому клиенту сделать свою кабину по-настоящему уникальной.



РЕКОРДНЫЕ РАССТОЯНИЯ, КАК ПО МАСЛУ С МОТОРНЫМ МАСЛОМ NEXPRO by IVECO

СПЕЦИАЛЬНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ДЛЯ IVECO DAILY*



+



+



МОТОРНОЕ МАСЛО NEXPRO by IVECO**
+ ОРИГИНАЛЬНЫЙ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР
+ СЕРВИСНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

3 399
РУБЛЕЙ***

* Ивеко Дэйли

** НЕКСПРО бай Ивеко

*** Цена сервис-пакета действительна для постгарантийных автомобилей Iveco Daily. Изображения в макете использованы в ознакомительных целях и могут отличаться от реальных запасных частей. Цена указана с НДС и действует в период проведения акции – с 1 июня 2019 года по 31 декабря 2019 года. ООО «Ивеко Руссия» оставляет за собой право на внесение изменений, в том числе и в условия акции. Акция ограничена складскими запасами и не является публичной офертой. Подробную информацию о стоимости и наличии необходимо уточнять в авторизованных мастерских «Ивеко».

**** Оригинальные запасные части «Ивеко». Высокая производительность.



реклама

IVECO

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

www.iveco.com
www.iveco.nexpro-oil.ru

NEXPRO
by IVECO

Airline начал выпускать цепи и ленты противоскольжения

Компания Airline объявила о появлении в линейке продукции новой группы товаров — цепей и лент противоскольжения.

Подобные аксессуары, напоминает пресс-служба компании, применяются «для увеличения проходимости автомобиля в условиях бездорожья, глубокого снега или гололедицы».

За счет цепей (браслетов) противоскольжения можно проехать по легкому бездорожью, преодолеть скользкий подъем, глубокий снег или выбраться из колеи.

При этом тип привода автомобиля, как заявляют в компании, значения не имеет.

Цепи (браслеты) Airline могут устанавливаться на уже застрявший автомобиль — производитель называет это существенным преимуществом перед обычными цепями, которые необходимо надевать заблаговременно.

Цепи Airline представлены двумя моделями: «Стандартной» и «Усиленной». Каждая имеет три типоразмера по ширине шин, в комплекте может быть две, четыре или шесть штук. К каждому комплекту прилагается специальный крючок для монтажа.

Цепи (браслеты) «Усиленные» отличаются от «Стандартных» более широкой лентой — 35 мм, мощным замком и толщиной цепи (6 мм). Параметры «Стандартных» цепей: ширина ленты — 25 мм, толщина цепи — 5 мм.

Диапазон цен на цепи (браслеты) противоскольжения Airline — от 925 рублей за комплект АСВ-Р-01 для легковых автомобилей (ширина колес 165–205 мм) до 4595 рублей за комплект АСВ-С-03 для внедорожников (ширина колес 235–285 мм) ■



«Карвиль» запустил мобильное приложение для клиентов

Инженерно-маркетинговая компания «Карвиль» запустила собственное приложение для клиентов с продукцией брендов Airline, Luzar, Trialli, StartVOLT.

В приложении, как сообщает пресс-служба компании, представлен весь предлагаемый ассортимент, а также указываются цены и характеристики продукции.

Доступен и подбор товаров по марке автомобиля, а список авторизованных точек продаж можно уточнить онлайн.

«Также мы хотим, чтобы наши клиенты развивали свой бизнес даже при отсутствии интернета, и поэтому в ближайшее время начнем разрабатывать офлайн-доступ в приложение с мобильных устройств», — заявили в «Карвиль».

Скачивание приложения доступно по QR-коду, который можно найти на сайте компании или в сервисах Google Play и AppStore ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Ritmix представил две новые модели видеорегистраторов

Компания Ritmix выпустила первые модели из обновленной линейки видеорегистраторов — AVR-180START и AVR-380 EASY.

Самая скромная модель, AVR-180START, снимает в формате HD (720 p) с возможностью интерполяции изображения до Full HD (1080 p). Угол обзора составляет 120 градусов. Дисплей — 2-дюймовый TFT, а корпус видеорегистратора выполнен из черного матового пластика.

Более продвинутая модель, AVR-380 EASY (на фото справа), обеспечивает съемку видео в формате Full HD (1080 p), причем, как уточняет производитель, даже в условиях плохой видимости.

Обеспечить высокое качество изображения позволяют обновленный процессор и четырехлинзовый объектив. Угол обзора составляет 170 градусов. Обе модели имеют слот для карты MicroSD.

Видеорегистраторы крепятся в машине при помощи круглой присоски, а питание устройств осуществляется от бортовой сети автомобиля ■



Jaguar Land Rover разрабатывает проекционный 3D-дисплей

Компания Jaguar Land Rover ведет работу по созданию 3D-дисплея нового поколения с технологией дополненной реальности, который сможет отображать проекции в пространстве.

Задумка разработчиков заключается в том, что 3D-дисплей будет проецировать предупреждения систем безопасности, а также подсказки навигатора перед водителем, создавая впечатление, что данные представлены прямо на дороге.

Технология дополненной реальности также будет помогать во время движения при плохой видимости. Это будет способствовать повышению безопасности вождения, а также позволит ускорить процесс принятия решений водителем.

Кроме этого, как уточняют в Jaguar Land Rover, новая система будет также выполнять развлекательную функцию. Предполагается, что в будущем такой 3D-экран будет устанавливаться в автомобилях с системой автономного вождения и сможет использоваться для просмотра фильмов и трансляции любого другого контента.

Одной из особенностей технологии является то, что она будет отслеживать движения головы и глаз пользователей и в соответствии с этим будет транслировать то или иное изображение, причем так, чтобы его могли увидеть каждый.

Как уточняют в компании, система позволит пассажирам выбирать собственный контент, «не вступая в противоречие с попутчиками». То есть несколько человек смогут получить нужную им информацию, которая будет транслироваться в зависимости от положения пользователя в автомобиле ■



ЗАМЕНА ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ? ОДНОЗНАЧНО: BILSTEIN!



BILSTEIN B4 Модуль пневмоподвески.

Непревзойденный: оригинал есть только у нас. Модуль пневмоподвески BILSTEIN B4 разработанный для максимального комфорта во время езды, мы поставляем на конвейер автопроизводителей. Революционная конструкция обеспечивает гашение колебаний, оптимальные характеристики демпфирования и величину дорожного просвета в одном элементе. Модуль пневмоподвески BILSTEIN B4 предлагается для активных и пассивных систем, поэтому идеален для замены оригинальных деталей, обеспечивая чувство совершенства во время движения, как на новом автомобиле.



редактор рубрики
Роман Зубко



Экипаж G-Drive Racing финишировал в «призах» в Великобритании

Российская команда G-Drive Racing завоевала третий подряд призовой подиум в текущем сезоне «Европейской серии Ле-Ман», финишировав второй на знаменитой трассе в британском Сильверстоуне.

Экипаж болида № 26 в составе Романа Русина, Жан-Эрика Верня и Йоба ван Эйтерта начинал гонку с шестой позиции, а затем, под проливным дождем, который обрушился на трассу, откатился за пределы первой десятки.

Однако после этого пилоты российской команды совершили весьма впечатляющий прорыв, и к финальной стадии гонки им удалось даже захватить лидерство. Лишь вынужденный пит-стоп из-за прокола шины за пять минут до финиша не позволил российской команде удержать первое место.

Вместе с тем экипаж Русина, Верня и ван Эйтерта завершил четырехчасовой марафон, уступив менее десяти секунд победителям, — и это несмотря на отставание в один круг по ходу первого отрезка гонки. Подиум в Сильверстоуне стал для G-Drive Racing третьим в нынешнем сезоне ELMS после побед в двух предыдущих этапах.

За два этапа до окончания «Европейской серии Ле-Ман» G-Drive Racing продолжает возглавлять общий зачет. Преимущество над ближайшими преследователями составляет девять очков. Следующая гонка серии пройдет 22 сентября в бельгийском Спа ■



Васильев снова лидирует в Кубке мира по бахам

Российский экипаж в составе Владимира Васильева и Константина Жильцова финишировал третьим на этапе Кубка мира ФИА по бахам — 2019 в Польше.

Победителем бахи в Польше стал местный спортсмен Кшиштоф Холвчиц, сообщает пресс-служба Vasilyev Racing Team.

Второе место также занял пилот из Польши — Якуб Пшигоньски. Выйти в лидеры польским спортсменам удалось во многом за счет хорошего знания локальных дорог.

«Были короткие спецучастки, и отыграть минуты здесь было проблематично, нас опередили довольно сильные соперники из числа быстрееших польских пилотов. Все прошло штатно, и мы смогли удержать третье место на этой бахе», — заявил пилот экипажа VRT Владимир Васильев. Российский экипаж выступал на польской бахе на автомобиле Toyota Hilux.

После двухдневного ралли-рейда в Польше за завоеванную третью позицию Владимир Васильев получил 16 зачетных очков, что вернуло его на первое место в турнирной таблице Кубка мира ФИА по бахам ■

Россиянин стал призером чемпионата Европы по дрифту

Российский пилот, атлет Motul Георгий Чивчан занял второе место на чемпионате Европы по дрифту Drift Masters European Cup.

Четвертый этап соревнований прошел в Латвии на одной из самых экстремальных трасс — Бикерниеки.

«В первую очередь я хотел посмотреть на уровень европейских пилотов, а также оценить новую для себя трассу Бикерниеки, по которой ранее никогда не ездил. Рижская локация, наверное, самая удобная по сравнению с другими», — рассказывает Георгий Чивчан.

На тренировочных заездах Георгий показал хорошие результаты, и, несмотря на столкновение со стеной, гонщику удалось стать пятым по итогам отборочного тура.

На первой гонке Георгий Чивчан вошел в топ-16. Далее, обойдя литовского пилота Бенедиктаса Чирба, российский спортсмен вошел в топ-4, где встретился с одним из лидеров турнирной таблицы Driftmasters этого года, ирландцем Джеком Шанаханом, над которым также удалось одержать победу.

Как рассказал сам спортсмен, он намерен «продолжать наблюдения за мировыми звездами» и «помериться силами с ними» ■



МОСКВА
НОЯБРЬ 2019



ПРЕМИЯ
ЗОЛОТОЙ КЛЮЧ
Выбор СТО
ЗАКРЫТЫЙ ПОКАЗ
AWARD.AUTO-TIMES.RU

Организатор

АВТОмобильное**Время**
АГЕНТСТВО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

Официальные спонсоры

MAHLE

Driven by performance

KochChemie®

При поддержке

КУЗОВ SERVICE **Truck & Bus** **АВТО** **запчасти** **ИПА**
Двигатели **автосервис** **Дороги**



Победа и подиум пилотов Carville Racing на пятом этапе РСКГ



Вадим Аскарлов

После долгого перерыва Российская серия кольцевых гонок вернулась на реконструированный автодром ADM Raceway в Мячков. Гонщикам пришлось заново изучать конфигурацию трассы, и лучше всех в «топовом» классе с этим справился пилот гоночного коллектива из Санкт-Петербурга Клим Гаврилов. Гонщик еще одной команды из Северной столицы Григорий Бурлуцкий впервые финишировал на подиуме.

Начался гоночный уик-энд с очной борьбой за победу в классе S1600. Уже на первом круге пелотон заметно поредел: Сергей Щеголев не вошел в поворот, и в него врезались Евгений Мецкер и Роман Шушарин. Нечто подобное случилось и на пятом круге, когда трассу не поделили Илья Горбатский и Филипп Тупоносов, в результате чего Granta Тупоносова вылетела в гравий и перевернулась. После машины безопасности и рестарта лидерство до конца гонки удержал Василий Кораблев, второе место занял Борис Шульмейстер, а третью строчку заслужил Руслан Нафиков.

Гонка второго дня в этом классе с самого старта началась с острой борьбы за второе место между Михаилом Митяевым и Павлом Кузьминовым, которые сражались позади лидера гонки Томаса Джонсона. Уже на втором круге Кузьминов вышел в лидеры и удерживал первое место до 13-го круга, когда его обогнал Нафиков. Однако руководство гонки посчитало, что Руслан во время обгона не оставил сопернику места



Пилот Carville Racing Клим Гаврилов после победы в Казани победил и в общем зачете на ADM Raceway

на трассе, и Нафиков получил 30 секунд штрафа. В итоге Павел Кузьминов выиграл гонку, вторым вновь стал Борис Шульмейстер, а третьим Томас Джонсон.

В объединенном классе «Туринг-Лайт» и «Супер-продакшн» первая гонка стартовала весьма бодро. Уже первый поворот привел

к столкновению, и большей части пилотов пришлось срезать первый сектор трассы, чтобы не оказаться в завале. После автомобиля безопасности лидер чемпионата Андрей Петухов возглавил гонку

и продержался на лидирующей позиции до конца. Решающим для пилотов стал заключительный круг, в ходе которого вторым стал Евгений Мейтес, а столкновение Антипова и Борисенкова открыло дорогу к призам Александру Гармашу.

В «Туринг-Лайте» активной борьбы не выдержал Rapon Ефима Гантмахера — он проехал только половину гонки. Из оставшихся пилотов максимум из ситуации выжал Артем Кабаков, выигравший заезд, вторым стал Айдар Нуриев, третьим — Владимир Черевань.

Вторая гонка уже через полкруга была остановлена автомобилем безопасности из-за столкновения Николая Виханского и Евгения Мейтеса. На 10-м круге Андрей Петухов смог обойти Юрия Борисенко и вновь занять лидирующую позицию. На второе место попытался выйти и сокомандник Петухова Владислав Незванкин, но после контакта вылетел с трассы с оторванным колесом. В итоге, после череды событий, Павел Гаврилушкин, стартовавший с пит-лейна, неожиданно стал бронзовым призером.

В классе «Туринг-Лайт» также кипела нешуточная борьба,

в ходе которой под занавес гонки вперед вырвался Артем Кабаков. Однако судьи сочли его маневр некорректным, и кубок за первое место достался Айдару Нуриеву. Владимир Черевань переместился на вторую строчку, Ефим Гантмахер стал третьим.

Не менее увлекательные события происходили и в самом быстром классе «Туринг». Пилот команды Carville Racing Клим Гаврилов подтвердил, что успех в квалификации был не случайным — он лидировал от старта до финиша, оставив Дмитрия Брагина на втором месте, а Ивана Лукашевича — на третьем. Андрей Масленников во второй части дистанции выключился из борьбы за подиум и под конец заезда попал под атаки Кальмановича, но удержался на четвертом месте. Пилоты команды Lada Sport Rosneft Кирилл Ладыгин и Михаил Грачев финишировали только на шестом и седьмом местах. Крайне неудачным этот заезд стал для трех пилотов: Алексей Дудукало сошел на третьем круге после столкновения с Александром Марушко, сам Александр был снят с гонки по решению судей, а Ирек Миннахметов, пробив радиатор, после семи кругов заехал в боксы и на трассу уже не вернулся. Еще один пилот команды Carville Racing Григорий Бурлуцкий закончил гонку на девятом месте.

Именно Бурлуцкий оказался первым на стартовой решетке второй гонки. К сожалению, он не смог реализовать свой поул, и вперед вырвались пилоты на «Вестах». Гонку возглавил Михаил Грачев, однако на 16-м круге он пропустил своего сокомандника Кирилла Ладыгина на первую строчку, а сам финишировал вторым. Григорий Бурлуцкий пытался атаковать Грачева, но в итоге финишировал третьим. Следом за ним расположился победитель первой гонки Клим Гаврилов.

По итогам гонки в Мячкове на второе место в общем зачете вырвался пилот команды Carville Racing Клим Гаврилов с отставанием всего в пять очков от Дмитрия Брагина. В командном зачете лидирует коллектив «Лукойл Рейсинг Тим».

Григорий Бурлуцкий стартовал с поула второй гонки, но не смог сдержать атаки пилотов на Lada





Вадим Аскарров

Российская серия кольцевых гонок вплотную приблизилась к концу сезона. Предпоследний этап 2019 года на трассе Moscow Raceway окончательно определил тех, кому суждено разыграть между собой победные кубки, и тех, кто потерял даже математические надежды побороться за титул. Правда, пилоты, уже давно не претендующие на высокие места, все равно бились за каждое очко, подарив столичным зрителям увлекательное гоночное представление.

Класс S1600 подарил зрителям увлекательные сражения. Борис Шультмейстер и Василий Кораблев вели упорную борьбу за лидерство, которая в итоге принесла победу Кораблеву. А на старте Rio X-Line Руслана Нафикова не смог вовремя тронуться с места, и пилот начал движение вслед за всем пелотоном. Однако гонщик доказал свой класс и незадолго до финиша, оттеснив за пределы подиума занимавшего третью строчку Романа Шушарина, вернул себе стартовую позицию.



Митяев и Шешенин заняли первый ряд на стартовой решетке воскресной гонки и не оставили шансов соперникам

Дождь внес свои коррективы в субботнюю гонку класса «Туринг», но судьба благоволила пилотам, оставшимся на сликах

Лидирующие позиции на старте второй гонки заняли пилоты Lada Sport Rosneft Михаил Митяев и Владимир Шешенин, которые всю гонку провели в той же последовательности, сохраняя комфортный отрыв от соперников и став в итоге первым и вторым соответственно. Руслан Нафиков уже на втором круге ворвался в тройку лидеров и смог отбить атаки Бориса Шультмейстера, финишировавшего четвертым.

Объединенная гонка классов «Супер-продакшн» и «Туринг-Лайт» прошла в условиях мокрого асфальта. По решению судей гонка была объявлена дождевой, и для некоторых гонщиков это обернулось проблемами. Стартовавший с первого ряда Вадим Антипов на Subaru долгое время возглавлял заезд, но из-за собственной ошибки пропустил вперед Петухова и стал вторым, а на третье место смог прорваться Николай Виханский. Владислав Незванкин не сумел побороться за лидерство из-за контакта,

Дождевые приключения предпоследнего этапа РСКГ на Moscow Raceway

К середине гонки ситуация стабилизировалась, однако вскоре пошел дождь, вынудивший некоторых пилотов отправиться в боксы на замену шин.

Тем не менее тройка лидеров, которую теперь сформировали Брагин, Кальманович и Лукашевич, осталась на сли-

ках. В один момент показалось, что пилоты, сменившие покрышки на дождевые, получили явное преимущество в скорости и смогут подтянуться к лидерам, однако асфальт стал подсыхать — и Брагин взвинтил темп, сбросив преследовавших его Кальмановича и Лукашевича, и выиграл гонку. Четвертым стал Ибрагим Ахмадов, который тоже не стал переобуваться. Ладыгин же был первым, кто сменил шины на дождевые и смог удержаться на пятом месте. Клим Гаврилов — также на шинах для мокрого асфальта — финишировал шестым. Десятку замкнули Михаил Митяев, Григорий Бурлуцкий, Ирек Миннахметов и Иван Чубаров.

Во второй день обладатель реверсивного поула Григорий Бурлуцкий не смог реализовать выгодную позицию и пропустил в лидеры своего партнера по Carville Racing Клима Гаврилова. Однако Михаил Митяев возглавил заезд уже на следующем круге, а затем произошел размен позиций: Гаврилов уступил вторую строчку Ладыгину, а Митяев продолжал наращивать преимущество.

На последнем круге, когда трасса стала подсыхать после дождя, Митяев не стал упорствовать и позволил напарнику Ладыгину выиграть заезд и набрать максимум очков. Третьим финишировал Клим Гаврилов, а сразу вслед за ним Дмитрий Брагин. Лидер чемпионата стартовал восьмым и постепенно отыгрывал позицию за позицией, оставив Павла Кальмановича на пятом месте, а Ивана Лукашевича на шестом. Седьмым стал Ирек Миннахметов, который перед финишем опередил Григория Бурлуцкого.

В «Туринг-Лайт» подиум заняли пилоты на Volkswagen Polo: победы добился Артем Кабаков, второе место досталось Игорю Самсонову, третье — Владимиру Череваню. Ефим Гантмахер и Роман Голиков замкнули первую пятерку, а Александр Сальников после штрафа откатился на седьмое место, пропустив вперед Артема Фридмана.

Гонка самого престижного класса «Туринг» также прошла в упорной борьбе. Уже на первом повороте столкнулись идущие в лидерах Андрей Масленников и Клим Гаврилов из команды Carville Racing, из-за чего Audi Клима развернуло, и он оказался во второй половине пелотона. Этим воспользовался лидер чемпионата Дмитрий Брагин, возглавивший заезд. Масленников сохранил вторую позицию, однако оказался под огнем атак Ивана Чубарова.



Volkswagen California

2
ЧАСТЬ



Илья Огородников

О том, что такое Volkswagen California, мы подробно рассказали в прошлый раз. Теперь же речь пойдет о главном — что такое жизнь в кемпере, насколько сложна дорога из Петербурга в Ялту и что, спустя пять лет после возвращения в «родную гавань», представляет собой Крым. Итак, отправляемся.

Протяженность маршрута Санкт-Петербург — Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Судак составила 2600 км. На свежую голову из Петербурга было решено ехать сразу до Воронежа (1300 км), чтобы затем в спокойном режиме, с прогулками по городу, переночевать в Ростове-на-Дону, а потом доехать до первого по дороге крымского автокемпинга в Судаке.

До Москвы мы решили ехать по бесплатной трассе М10, поскольку в будний день она не загружена и утомляет только большим количеством населен-

ных пунктов в Тверской и Московской областях. Столица, как обычно, встретила пробками на МКАДе, так что нужно закладывать часа два на проезд города. А вот дальше было решено отправиться уже по платной трассе М4 «Дон».

В Воронеж мы приехали среди ночи, проведя за рулем без малого 20 часов. В этом же городе состоялась наша первая ночевка в Volkswagen California. Мудрости не стали и выбрали большую стоянку одной из сетевых АЗС на выезде из города, где заночевали несколько дальнбойщиков.

Что хорошо: в «Калифонии» отличная по комфорту кровать, которая была заправлена домашним бельем с домашними подушками, — то есть было почти как дома. Что непривычно: для комфортного сна и уединения кемпер нужно полностью зашторивать, что создает ощущение тревоги за машину. Ведь снаружи жизнь продолжается: к автомоби-

Жизнь в кемпингах Крыма



лю подходят интересные, пытаются заглядывать в окна, мимо проезжают другие машины, рядом курят люди, слоняются нетрезвые местные жители — и все это ты воспринимаешь только по приглушенным звукам, поскольку посмотреть, что творится снаружи, не можешь: нужно расшториваться. Спасала усталость и мысль о том, что рядом есть хоть какая-то охрана в виде сотрудников АЗС, — ночевать в одиночку в безлюдном месте на машине за шесть миллионов рублей совсем не хотелось.

В дороге по Южному федеральному округу не было никаких проблем (ни пробок, ни заторов, ни сложностей с полицией), кроме бесчисленного количества пунктов оплаты на трассе М4 — останавливаться и платить приходилось раз десять, причем по копейкам: суммарно за всю дорогу от Москвы до Ростова мы заплатили около 1000 рублей.

На ходу Volkswagen California комфортен за счет отличной шумоизоляции, удобных кресел и высокой посадки с прекрасным обзором. Недостаток только один — жесткая подвеска. Штурман может прямо на ходу перебраться назад и вздремнуть на разложенной кровати, хотя это и небезопасно

После Ростова-на-Дону с платной трассы нужно сворачивать в сторону Тимашевска и далее Славянска-на-Кубани, поскольку дорога через Краснодар на Сочи летом гарантированно стоит в заторах. Региональные двухполосные дороги абсолютно нормальные, но медленные из-за населенных пунктов.

Крымский мост в середине июля встретил без пробок. Большого вау-эффекта он не произво-

Трассовый расход солярки нашего Volkswagen California 2.0 TDI — около 7,5 литра на 100 км. Восемьдесятлитрового бака хватает на 900–1000 км автономного хода, а общие затраты на маршрут в один конец составили 10 000 рублей без учета еды





Сетевые российские заправки радуют и количеством, и качеством. Можно без проблем залить не только топливо, но и воду в баки кемпера. Рядом со многими заправками есть достойного качества столовые, правда, очереди в туалет иногда расстраивают

дит, поскольку основная его часть проходит по насыпной косе и лишь перед самым Крымом представляет собой исполинскую арочную конструкцию на опорах.

Итак, первым крымским городом, в который мы попали, стал **Судак**. Типичный провинциальный курорт с возвышающейся крепостью, одной отремонтированной центральной улицей и большой и красивой пляжной набережной. Вне побережья —

Volkswagen California имеет полный привод и даже блокировку заднего межколесного дифференциала. В условиях российской действительности это очень нужные опции, которые сильно помогают передвигаться по пересеченной местности, пляжным пескам и грязи. Откуда на юге грязь? Первый хороший дождь — и кемпинги из песочных и грунтовых превращаются в грязевые

обшарпанный, с кучей торговых ларьков и зазывал, но по-своему теплый и уютный, с ощутимой ностальгией по Советскому Союзу, со времен которого тут, очевидно, не делалось почти ничего, кроме бесконтрольной постройки магазинов и жилья под сдачу.

В пригороде Судака должен был располагаться наш первый автокемпинг, который в интернете обозначен как «Капсель». Место описано как достаточно обустроенное и популярное, однако в этом году на месте кемпинга проводился арт-фестиваль «Таврида», так что пришлось искать второй лагерь - по дороге на мыс «Меганом», где мы и провели ближайшие две ночи.



Судак



Прибрежный «дикий» автокемпинг в степи находится в 8 км от Судака, так что прогуливаться до города пешком не получится. Обширная, но унылая полупустынная территория имеет свободный доступ со свободным размещением машин и палаток, большая часть которых остается у моря. Подход к нему почти везде каменистый, хотя в стороне есть и пляж. Рядом расположены пара наскоро сколоченных кафешек и пивные магазинчики, за доплату можно принять душ или постирать вещи. На море — минимальный набор пляжных развлечений вроде прогулок на банане.

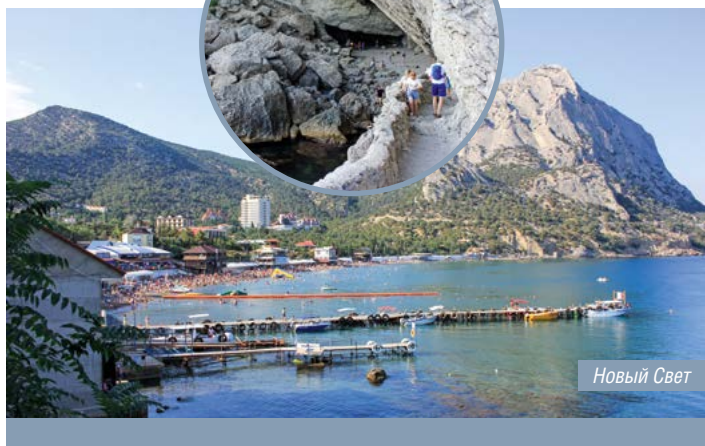
Первое, с чем пришлось столкнуться: жизнь в кемпинге — это жизнь по расписанию кемпинга, которая начинается в семь-восемь утра, когда просыпаются дети и «жаворонки». В лагере начинается движение: приезжают и уезжают машины, лают собачки, включается музыка, повсюду слышится смех и разговоры. Как можно понять, ни о каком сне хотя бы до десяти речи не идет даже при отличной шумоизоляции кемпера на первом этаже, не говоря уже о палатке на втором.

Что касается самого Volkswagen California, то выявился важный



нюанс. Автомобиль оборудован бесшумной автономной печкой, чтобы зимой можно было согреться, не заводя двигатель, а вот автономным кондиционером — нет. К восьми утра под жарким крымским солнцем металлический микроавтобус превращается в сауну.

Еще один нюанс касается комфорта проживания в автокемпинге. Как можно догадаться, никаких благ цивилизации для современных автодомов в нем не было. Ни заправки баков



Новый Свет

с водой, ни подвода электричества. Да чего уж там — в кемпинге не было даже нормальных туалетов, так что все окрестные заброшенные постройки были загажены в радиусе десяти метров. При отсутствии туалета в самом кемпере это становится реальной

проблемой. В общем, после первой же ночи мы отъехали на добрых полкилометра, чтобы побыть хоть в каком-то уединении.

Дальше наш путь лежал в **Новый Свет** — великолепной красоты гавань с пляжем и знаменитой тропой Голицына. Ну а после хотелось пару дней провести в режиме «тюленя» где-нибудь в тихом месте.

Еще одно неоспоримое преимущество California заключается в том, что машина построена на базе стандартного микроавто-

Узкие горные дороги в городках и деревнях не позволяют разъехаться двум машинам. Вопрос о заправке кемпера водой на крымских АЗС ставит сотрудников в тупик. Благо залить воды можно на автомойках



буса Multivan. Благодаря тому, что кемпер вписывается в размеры обычной легковушки 2х5 метров, он отлично носится по любым серпантинам, вписывается в любые виражи и пролезает на все горные дорожки крымских сел, деревень и городков. Сразу скажем, что в три четверти горных населенных пунктов на больших автодомах и тем более с прицепами просто не проехать: не пройдет по габаритам.

По дороге в Алушту мы встретили еще один «дикий» кемпинг, разместившийся прямо на пляже вдоль дороги. Масса народу и расположение прямо у шумной магистрали быстро отбило желание здесь останавливаться. Так что мы двинулись дальше, в поселок Малореченское, где находится еще один известный в Крыму кемпинг «В гостях у Джокера».

Однако попасть туда нам было не суждено. Закрытая и, видимо, действительно популярная территория оказалась полностью занята, ну а после того как хозяин узнал, что мы хотим попасть к нему всего на одну ночь, интерес к нам пропал окончательно.

В поисках места для ночлега в поселке Солнечногорское мы случайно обнаружили возвышенность, откуда открывался великолепный вид на море, где и заночевали. Забегая вперед,

California располагает баком на 30 литров чистой воды, правда, без подогрева. В задней части машины подключается выносной душ, так что в автономном режиме можно ополоснуться после моря. Хватает бака где-то на день-полтора экономного пользования



можем сказать, что это было одно из лучших мест за все путешествие, — без людей, суеты, шума и гама. А учитывая тот факт, что пляж в поселке оказался полупустым, мы получили еще и свободный и спокойный доступ к морю.

Алушта — город вдвое больше Судака, с красивым променадом вдоль длинной набережной, с одной стороны которой, на территории городской парковки, располо-



Алушта



«Ласточкино гнездо», Ливадийский дворец и гора Ай-Петри — крымская программа-минимум для любого туриста. Имейте в виду, припарковать машину рядом с достопримечательностями — большая проблема. Многие ставят автомобили под знаки на свой страх и риск эвакуации

Ласточкино гнездо



жен небольшой платный кемпинг «Радуга». Собственно, главным его достоинством является именно местоположение, считай, в самом центре курортной жизни. На территории находится восемь палаточных домиков (500 рублей в сутки), общий мангал, небольшое кафе, душ и два туалета.

За наш микроавтобус взяли 600 рублей за сутки стоянки, 200 рублей за пользование туалетом и по 100 рублей с человека за разовое посещение душа. Утрамбованность кемпинга максимальная, так что с соседями находишься в прямом контакте, а любые маневрирования на машине невозможны. Туалет без унитаза и душ представляют собой единое

целое и находятся в удручающем состоянии. Стиральная машина не работает. Большой плюс — в кемпинге есть электричество, однако до розетки нужно еще дотянуться, что оказалось невозможным без удлинителя хотя бы 10-метровой длины, который мы с собой не взяли.

После Алушты мы проехали мимо **Партенита** и **Гурзуфа** — это, можно сказать, ведомственные курорты. В первом — пансионаты силовиков и их семей, во втором — знаменитый детский лагерь «Артек».

Ну а затем нас ждала жемчужина Крыма — солнечная **Ялта**. Это столица курортной жизни и самый обеспеченный благами цивилизации город, людей в котором, понятное дело, тьма. Так что найти тихое местечко у моря для кемпера тут невозможно. Поэтому мы решили поехать за поселок Симеиз, до Голубого залива, где расположен аквапарк и один из известных кемпингов Крыма.

Кемпинг «Голубой залив» — компактное, но самое цивилизованное место за все время путешествия, даже карты для оплаты принимают (900 рублей в сутки). Есть четкое расписание на территории. Душевые и туалеты не блещут единенной обстановкой, но хотя бы всегда есть горячая вода и нет очередей. За 200 рублей можно сдать одежду в стирку — чистую привезут из прачечной через 6 часов. Правда, до розетки с электричеством нужно тянуться через пол-лагеря. Еще один недостаток — нет пляжа, выход к морю скальный. Рядом есть неплохой ресторан и аквапарк. В общем, место для ночлега, из которого утром мы уезжали на экскурсии и отдых.



Кемпинг «Голубой залив»



Каков итог?

Если вы никогда до этого не увлекались автопутешествиями и караванингом, но мечтаете начать, прикупив автодом или жилой прицеп, то нужно знать несколько очень важных нюансов, которые, скорее всего, отобьют у вас охоту этим заниматься. По крайней мере, что касается путешествий по России и по Крыму в частности.

1. Информация по кемпингам Крыма в интернете достаточно устаревшая и во многом приукрашенная.

2. Кемпинги Крыма — это в подавляющем большинстве палаточные городки для романтиков-аскетов и жизнь в стиле бард-стайл с песнями под гитару у костра. Для современных автодомов они не приспособлены, так что подобный транспорт должен быть максимально автономен, включая туалет, стиральную машину и электричество на 220 В.

3. Кемпинг — это, по сути, общежитие или коммуналка под открытым небом у моря с минимальным набором дополнительных услуг. Вы живете по расписанию кемпинга бок о бок с другими туристами и миритесь с их привычками почти круглосуточно. Понятия об уединении в кемпинге практически нет.

4. Большая часть кемпингов расположена вдаль от основных курортов, достопримечательностей и цивилизованных мест, так что на экскурсии и обустроенные пляжи все равно придется куда-то ездить.

5. Кемпинг в большинстве случаев подразумевает стационарное размещение. То есть вы приезжаете туда и остаетесь на весь период отдыха, иначе рискуете потерять облюбованное место. Большие автодома и прицепы физически не влезают в половину крымских деревушек, сел, горных дорог, парковок и кемпинов. Их придется бросать где-то в пригороде.

6. Ну и главное. Топливо, платные дороги, платные парковки, размещение в кемпингах и оплата дополнительных услуг в них почти сводят на нет экономию на отеле и авиаперелете, учитывая, что лететь до курорта три часа, а ехать на машине три дня. Прибавьте сюда еще и немалую стоимость покупки или аренды самого автодома.

7. На фоне всего вышеописанного ставший родным Volkswagen California является передвижным пятизвездочным отелем, но с одним очень существенным недостатком — это отсутствие туалета, которого сильно не хватало женской половине экипажа, главным образом, из-за неразвитости отечественной инфраструктуры.

В общем, караванинг — отдых далеко не для всех. Это удел авторомантиков, для которых приключения по дороге важнее комфорта и физического расслабления. Редакция журнала «Движок», безусловно, относится именно к таким, так что следующего путешествия не избежать...





РОСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА



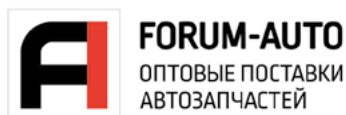
Движок

про автомобили в деталях

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

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

Среди наших партнеров:



И ещё более 30-ти дистрибьюторов.

Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ

ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫБИРАЮТ
**ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ
TRIALLI**

ПРОВЕРЕНО МЕХАНИКАМИ **ДОКАЗАНО ИНЖЕНЕРАМИ**

Детали тормозной системы TRIALLI – это результат продуманной работы отечественных инженеров и обязательного альфа и бета-тестирования командой механиков.

Такая схема гарантирует исключительную надежность автодеталей TRIALLI.



Эффективное
торможение
автомобиля



Равномерный
износ дисков



Безупречная
балансировка



больше информации о деталях на сайте

WWW.TRIALLI.RU

HELLA:

1200

лет освещаем мир

