



июль 2020 • #86

Движок

про автомобили в деталях

11

ИСПЫТУЕМЫХ
ОБРАЗЦОВ

РУЛЕВЫЕ НАКОНЕЧНИКИ 32



ОРИГИНАЛ ПРОТИВ
Ashika • CTR • Flenor • Zekkert
• Fenox • Torque • Lynx • Swag • FAG • Moog

Чего владельцам
не хватало и что с этим
сделали в Renault?

16

Renault
Kaptur

Haval
H5

Проверяем, насколько сегодня
актуален внедорожный ветеран
с новым именем

20



40

Контрактный
двигатель против
капремонта.
Часть 2



Теперь сервис
и гарантия

12

Никому ненужная
формальность

Попробем реально пройти
техосмотр в 2020 году

58

ГОСТ или не ГОСТ

Выбираем автомобильную
аптечку за 180, 270, 330
и 415 рублей

РАДИАТОР КОНДИЦИОНЕРА LUZAR

МОЖНО ПОДОБРАТЬ НА



АКТУАЛЬНОГО ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ

ПРОВЕРЬ НА LUZAR.RU 

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



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Гарантия
2 года



LUZAR

детали системы охлаждения

ПРЕДОХРАНИТЕЛИ

Безусловная защита
от перегрузок



Предохранитель
с индикатором!



Zn

Плавкая вставка из высококачественного сплава цинка



Свечение индикатора свидетельствует о перегорании предохранителя



Экстрактор в подарок

Выбирайте оптимальный предохранитель на сайте

AIRLINE.SU

Автомобильный журнал «Движок»

Учредитель и издатель:
ООО «КВС-Медиа»

Генеральный директор:
Константин Силков

Главный редактор:
Илья Огородников

Редактор отдела новостей:
Роман Зубко

Обозреватель:
Вадим Аскарлов

Дизайн журнала и сайта:
Владимир Мироненко

Сайт журнала:
dvizhok.su



Адрес редакции:
194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр., 32,
БЦ «Сампсониевский»,
офис № 2А 307,
тел./факс: +7 (812) 324-2435,
chief@dvizhok.su

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

Подписано в печать 01.07.2020 г.

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

Журнал издается с 2012 г.

Выходит 1 раз в месяц.

Тираж 10 000 экз.

Распространяется
БЕСПЛАТНО

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

Мнение редакции может не совпадать
с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности
за содержание предоставленных
рекламных материалов.

ОБЩЕСТВО

Ученые, изучающие быт и культуру первобытных людей, в том числе племен, и доньяне живущих в Африке, Южной Америке и Океании, выяснили, что социальный статус в таком обществе определяется исключительно по внешним атрибутам. Количество перьев на голове и клыков на шее, шкуры животных на плечах, раскраска на лице и теле однозначно говорят другим членам племени, кто перед ними и сколько раз ему нужно кланяться.

В общем-то подобный подход на сегодняшний день сохранился, например, во всех армиях мира. Форма, погоны, нашивки, медали точно так же определяют статус военного человека в его среде. Не было особых проблем с идентификацией статуса и в сословном обществе, где у каждого класса были свои отличительные признаки.

Но тут случилось страшное — классовое общество формально перестало существовать, уступив место демократическому «равенству». Это сегодня мы знаем, что даже в самых развитых странах на глобальном уровне все это оказалось лицемерием, но, как ни крути, чисто внешне, если это не военный в форме, отличить, насколько уважаемый человек находится перед тобой, стало гораздо сложнее: тряпки и айфоны почти у всех одинаковые, а в стоимости часов

и ювелирных украшений мало кто разбирается.

На помощь пришел автопром! Определить, правильный ли ты «пацан» или «лох pedalный» и как с тобой дальше разговаривать, стало возможно по уровню и стоимости твоей машины. И если «западный мир» к началу XXI века при всех своих недостатках мало-мальски смог победить подобное первобытно-материальное отношение друг к другу, то в России, увы, «крутость тачки» может буквально перевернуть с ног на голову отношение незнакомого собеседника.

За примерами далеко ходить не придется. Только вдумайтесь:



моя личная недорогая машина (с учетом наличия дорогих тестовых) при официально неплохой должности главного редактора журнала вызвала вопросы и дополнительную проверку моей жены службой безопасности при ее трудоустройстве на крупное предприятие!

Знакомый руководитель одной из строительных компаний города

ПЕРВОБЫТНЫХ ИНДЕЙЦЕВ



был вынужден продать шикарное, но французское спорткупе своей жены, которое она выбрала сама под заказ, потому что устал от подколок «о финансовом положении» в кругу своих же «статусных» друзей.

Директор известной региональной компании, после выхода на федеральный уровень и переезда в столицу, на имеющиеся не очень большие деньги уж которую неделю пытается найти старенький, но обязательно премиальный кроссовер, потому что стесняется ездить на деловые встречи на машине массовой марки.

Ну а внештатный фотограф, собравший наконец-то скромную сумму на покупку автомобиля, вместо ухоженного Renault Logan, на котором, по его мнению, ездят только неудачники, выбрал старый и восстановленный, но японский седан более высокого класса, который... развалился в течение года, оставив владельца без колес и почти без денег.

К сожалению, победить в России социальное пресмыкание перед статусным положением, выраженным не в уровне образования, не в трудовых достижениях, не в научных открытиях, не в заслугах перед Родиной, а исключительно в виде «перьев на голове», «шкур на теле» и «повозки» под пятой точкой, пока не удастся никакими поправками...

КАЧЕСТВО
ГАРАНТИРОВАНО
ОПЫТОМ

 **START
VOLT**



Виктор Шибает

кандидат технических наук,
ведущий разработчик стартеров и генераторов

**ГЕНЕРАТОРЫ, СТАРТЕРЫ
И ДРУГАЯ АВТОЭЛЕКТРИКА**

ДО 50% МОЩНЕЕ



 **TecAlliance**
Data Supplier

startvolt.com

РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ — 2 ГОДА

«Грузовое направление в ближайшей перспективе для нас будет наиболее востребованным»

Директор по маркетингу StartVOLT о перспективах развития после пандемии

8



Тысяча и одно изменение

Тест-драйв обновленного Renault Kaptur

16



Пандемия как стресс-тест рынка коммерческой техники

48



Контрактный двигатель против капремонта. Часть 2

Теперь сервис и гарантия

40



Герметик, заплатка, жгут или камера?

Ремонтируем пробитые колеса самостоятельно

54



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **«Грузовое направление в ближайшей перспективе для нас будет наиболее востребованным»**
Директор по маркетингу StartVOLT о перспективах развития после пандемии
- 10 **Carville Racing: теперь и охлаждающие жидкости**
- 12 **Никому ненужная формальность**
Пробуем реально пройти техосмотр в 2020 году

Автомобили

- 14 **Новости**
- 16 **Тысяча и одно изменение**
Тест-драйв обновленного Renault Kaptur
- 20 **Старикам тут не место?**
Тест-драйв Haval H5

Автокомпоненты

- 24 **Новости**
- 30 **Готовим к путешествию тормозную систему**
Рекомендации дает Brembo
- 32 **Тест рулевых наконечников для Renault Logan**
Оригинал против Ashika, CTR, Flennor, Zekkert, Fenox, Torque, Lynx, Swag, FAG и Moog
- 40 **Контрактный двигатель против капремонта. Часть 2**
Теперь сервис и гарантия
- 44 **Полноуправляемое шасси**
С чего начиналась технология и к чему в итоге пришла

Комтранс

- 46 **Новости**
- 48 **Пандемия как стресс-тест рынка коммерческой техники**

Автоаксессуары

- 52 **Новости**
- 54 **Герметик, заплатка, жгут или камера?**
Ремонтируем пробитые колеса самостоятельно
- 58 **ГОСТ или не ГОСТ**
Выбираем автомобильную аптечку за 180, 270, 330 и 415 рублей

Автоспорт

- 61 **Новости**
- 62 **Как российский автоспорт выходит из карантина?**
Отмены, переносы и отсутствие ответов



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

Volvo отзовет 2,2 млн автомобилей

по всему миру

Компания Volvo Cars анонсировала самый масштабный отзыв автомобилей с мирового рынка за всю свою историю.

Отзыв коснется, в частности, моделей V60, V70 и XC60, выпущенных с 2006 по 2019 год. Кампания затронет в общей сложности около 2,2 млн автомобилей.

Поводом для объявления отзыва стали возможные неполадки в системе крепления фронтальных ремней безопасности.

«Проблема связана со стальным тросом, соединенным с ремнями безопасности передних сидений», — цитирует агентство Reuters сообщение шведского автопроизводителя. — При некоторых редких обстоятельствах и определенном поведении пользователей кабель может со временем начать страдать от усталости. В конечном счете это способно привести к его повреждению, а затем и к проблемам с удержанием ремня безопасности».

В Volvo также уточняют, что у компании нет данных о каких-либо авариях или случаях травмирования автовладельцев, связанных с указанными неполадками. Отзыв же является превентивной мерой, направленной на то, чтобы избежать возможных инцидентов в будущем.

В России, как сообщили «Движку» в пресс-службе Volvo Car Russia, отзыву по указанной выше причине подлежат 1627 автомобилей, произведенных в период с 2006 по 2019 год. Речь идет о моделях S60, S60 Cross Country, V60, V60 Cross Country, XC60, V70, XC70, S80. Все они базируются на платформе EUCD, которую производитель больше не использует. Ни одну из современных моделей отзыв не затрагивает.

«На данном этапе мы ведем оповещение клиентов, которые подпадают под эти условия. Если при осмотре будет обнаружено повреждение, то такие крепления мы заменим на новые бесплатно. После того как мы получим модернизированные запчасти, выполним замену на всех 1627 автомобилях», — уточнили также в российском пресс-офисе Volvo ■



Завод по производству свечей зажигания в Энгельсе отмечает 60-летие

Шестьдесят лет назад на заводе в городе Энгельсе, принадлежащем сегодня группе «Босх», стартовало производство свечей зажигания.

Как сообщает пресс-служба немецкой компании, решение о строительстве нового предприятия на базе «Завода керамических изделий» в Энгельсе было принято в 1959 году. Проектная мощность производства должна была составить 30 млн единиц продукции в год.

Завод выпускал керамические изоляторы для свечей; полномасштабный выпуск свечей зажигания на предприятии был налажен в 1960 году — тогда началось производство модели M-12V на тальковом герметике и термощемента с точеным корпусом из шестигранной стали. Предприятие переименовали в «Завод автотракторных запальных свечей».

В 1965-м на заводе запустили первую в мире линию по штамповке корпуса свечи из листовой стали. Годом позже была внедрена новая технология изготовления изолятора из массы «боркорунд» методом горячего литья под давлением. В 1973–1976 годах на заводе в Энгельсе была освоена технология изготовления керамической массы «хилумин» методом изостатического прессования по лицензии английской компании «Смитс»; нововведение улучшило качество изоляторов.

За свою историю предприятие выпускало 25 типов свечей зажигания для автомобилей ГАЗ, ВАЗ, УАЗ, двигателей ЗМЗ, грузовиков ЗИЛ, КАМАЗ, Урал, автобусов ПАЗ и РАФ, мотоциклов ИЖ, мотоцикл «Тайга». Продукция экспортировалась в более чем 40 стран мира.

К 1994 году завод выпускал ежемесячно более 4 млн свечей зажигания. В 1997-м контрольный пакет акций открытого акционерного общества «Завод автотракторных запальных свечей» приобрела компания Robert Bosch GmbH. С сентября 2004 года предприятие переименовано в «Роберт Бош Саратов».

Сегодня, как отмечает пресс-служба компании, завод является лидирующим производителем свечей зажигания в России и поставляет продукцию для ведущих российских автомобильных предприятий. В производственной гамме предприятия — свечи зажигания брендов ЭЗ и Bosch ■



Автосалон в Женеве в 2021 году не состоится

редактор рубрики
Роман Зубко



Оргкомитет Международного Женевского автосалона объявил о ряде решений по развитию выставки в ближайшем будущем, принятых на недавнем заседании комитета. Первое и главное из них касается автосалона 2021 года: его проводить не будут.

Как отмечает пресс-служба оргкомитета салона, большинство автопроизводителей, которые были представлены на выставках прошлых лет, в ходе недавнего опроса заявили, что, скорее всего, не будут участвовать в крупных международных автосалонах в 2021 году и предпочли бы, чтобы следующая выставка в Женеве прошла в 2022-м.

«Автоиндустрия сейчас переживает трудные времена, и участникам салона нужно время, чтобы восстановиться после негативного влияния пандемии. Кроме того, далеко не очевидно, что эпидемиологическая ситуация позволит провести следующей весной мероприятие, привлекающее обычно свыше 600 тыс. посетителей и около 10 тыс. журналистов со всего мира», — подчеркивается в официальном заявлении оргкомитета Женевского автосалона.

Организаторы выставки решили также отказаться от финансовой помощи в 16,8 млн швейцарских франков, которую готовы были выделить власти кантона Женева. Подобное решение оргкомитет салона объясняет тем, что в свете отмены выставки 2021 года «не может быть гарантирована долгосрочная финансовая стабильность фонда Salon International de l'Automobile». По этой же причине комитет и совет фонда приняли решение продать бренд GIMS (Geneva International Motor Show) выставочному комплексу Palexpo SA, на территории которого проходит Женевский автосалон. К руководству последнего в связи с этим перейдут все права организатора GIMS.

Международный автосалон в Женеве является крупнейшим массовым мероприятием, проводимым на территории Швейцарии; по некоторым оценкам, выставка приносит экономике кантона Женева около 200 млн швейцарских франков в год ■



Hyundai начал строить в Петербурге завод по производству двигателей

Компания «Хендэ ВИА Рус» приступила к строительству завода по производству двигателей на территории петербургского предприятия Hyundai.

Власти города намерены поддерживать соответствующий проект южнокорейской компании на всех этапах его реализации, заявил в рамках торжественной церемонии, посвященной началу строительства нового завода, губернатор Петербурга Александр Беглов.

«Сегодня уровень локализации производства автомобилей Hyundai в нашем городе составляет 47%. Это самый высокий показатель в петербургском автопроме. И он будет еще выше, когда вы откроете новое производство», — цитирует заявление петербургского губернатора его пресс-служба.

Александр Беглов сообщил также, что «город будет сопровождать новый проект „Хендэ“ на всех этапах, в том числе — оказывать помощь в развитии необходимой инфраструктуры». Также было подписано соглашение о взаимодействии между правительством Санкт-Петербурга и «Хендэ ВИА Рус».

Проект по производству двигателей Hyundai в городе на Неве реализуется, как уже сообщал «Движок», в рамках заключенного ранее специального инвестиционного контракта (СПИК). Южнокорейский автопроизводитель инвестирует в проект 13,1 млрд рублей и создаст свыше 500 новых рабочих мест.

Производственную гамму нового завода составят двигатели Gamma I объемом 1,6 литра. В Северной столице планируется локализовать производство таких компонентов, как блок цилиндров, головки блока, коленчатый вал. Проектная мощность предприятия — 240 тыс. моторов в год, при выходе на полную мощность — свыше 300 тыс. Часть производимых компанией в Петербурге двигателей отправится на экспорт.

Старт серийного производства двигателей Hyundai на новом заводе намечен на октябрь 2021 года ■

Infiniti «уедет» из Европы, но останется в России

Автомобили Infiniti не будут продаваться на европейском рынке, но останутся доступны в России.

Подобное решение, как сообщает пресс-служба компании, — часть стратегии будущего глобального развития бренда. В ее рамках Infiniti сконцентрирует основные усилия на рынках, где бренду может быть обеспечена максимальная прибыльность, отмечается в официальном сообщении компании.

Кроме того, в руководстве Infiniti решили, что для компании сейчас важнее «не общее количество охваченных рынков, а их качество». Поэтому было принято решение покинуть Европу и продвигать бренд в Северной Америке, Китае, России, на Ближнем Востоке, а также в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Будущие автомобили Infiniti, в рамках заявленного Nissan Motor

Company глобального процесса повышения эффективности производства, и дальше будут создаваться на ниссановских платформах; при этом их разработка будет вестись по «уникальным премиальным стандартам» марки.

Ранее, в начале апреля, глобальная штаб-квартира Infiniti переехала из Гонконга в Йокогаму; подобный шаг, как отмечают в компании, призван был подчеркнуть японские корни бренда ■



ГРУЗОВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ в ближайшей перспективе для нас будет наиболее востребованным



Илья Огородников

Производители автокомпонентов в целом довольно болезненно перенесли сложившуюся в связи с пандемией коронавируса ситуацию. Однако среди таких компаний есть и те, кто не ушел в минус, а просто снизил темпы роста. О том, как удается переживать непростые времена и уверенно смотреть в завтрашний день, журналу «Движок» рассказал директор по маркетингу производственного бренда StartVOLT Игорь Явдошук.

Жизнь после пандемии. С какими показателями вы вошли во вторую половину 2020 года? Насколько сильно на вас сказались два месяца простоя? Какие процессы в организации бизнеса вам пришлось применить, чтобы пережить карантин, и какие из них вы будете применять и дальше, в обычной деятельности?

— По итогам пяти месяцев 2020 года мы фиксируем прирост объемов реализации по сравнению с прошлым годом на уровне 28%. Это, конечно, ниже наших расчетных планов на этот год, однако в текущих сложных условиях такой результат можно оценивать исключительно с положительной стороны. К тому же сезонный период для продукции StartVOLT — это осень-зима, поэтому по мере нормализации ситуации с панде-

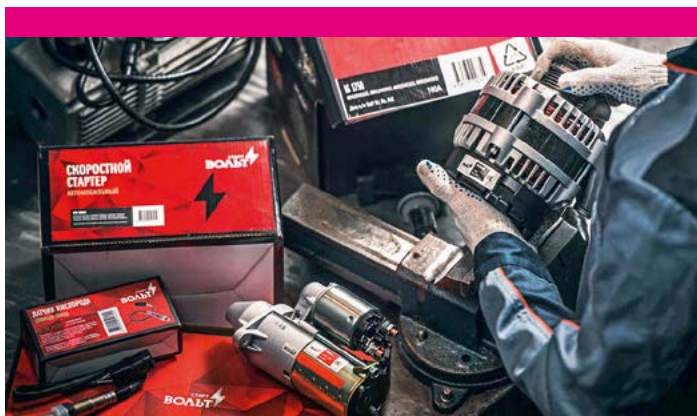


Директор по маркетингу StartVOLT о перспективах развития после пандемии

мией и снятия ограничительных мер у нас еще остаются возможности для выхода на запланированные показатели.

Мы не стали сокращать свою производственную программу и планы по развитию ассортимента на 2020 год. Напротив, добавили часть новых проектов, особенно по грузовой программе, видя в ней очень большой потенциал для нас. Здесь я согласен с известным выражением, что самые темные времена бывают перед рассветом.

Вы анонсировали масштабный редизайн продукции и перевели название бренда на латиницу. С чем это связано? С ассоциацией с импортной продукцией? С выходом на западные рынки?



— У всех наших клиентов есть доверие к нашей продукции, мы занимаем заметную долю рынка в автоэлектрике. При этом мы понимаем, что в автозапчастях нужно следовать определенным трендам. Для этого рынка роль яркой, кричащей упаковки без качественной продукции внутри смысла не имеет. Мы делаем акцент прежде всего на качестве продукции, которую и ассоциируем с определенным запоминающимся стилем.

В части упаковки мы решили усилить именно профессиональную составляющую: полностью переработали идентификационную информацию на всех наших товарах — расширили применимость, обновили штрих-коды, добавили QR-коды для удобства покупателей. В общем, сделали упаковку максимально приближенной к потребностям как специалистов розничных магазинов, так и конкретного автомобилиста. Кроме того, существенно улучшены сами свойства упаковки и картона для сохранности изделия при транспортировке или хранении.

Пока это дело будущего, но в долгосрочной перспективе европейский рынок может стать для нас интересным, так что переход на англоязычное написание — некий шаг в этом направлении на перспективу.

Год назад вы запустили линейку генераторов серии «Стандарт» для отечественных автомобилей ВАЗ/ГАЗ/УАЗ, которая была заявлена на 25–30% дешевле вашей продукции с более высокими характеристиками. Каковы итоги реализации этой линейки? Если она оказалась настолько хороша — получает-

ся, продукция с улучшенными параметрами покупателям не особо и нужна? Будете ли в связи с этим как-то менять структуру производства? Дело в кризисе или можно говорить о том, что продукция сегмента лоукост — это вектор развития отечественных производителей на ближайшую перспективу?

— Мы весьма удовлетворены результатами реализации этой группы. Генераторы серии «Стандарт» сейчас в списке самых быстрорастущих позиций и, думаю, будут оставаться такими еще длительное время. При этом я не согласен с выводом о том, что покупателям не нужна продукция с улучшенными свойствами и российский потребитель уходит в лоукост.

Генераторы мощной серии, безусловно, нужны в первую очередь автомобилистам, которые пользуются дополнительными энергопотребителями: улучшенной штатной «музыкой», зарядками для телефона/планшета/ноутбука, навигаторами, мощными противогололедными системами и прочим дооборудованием. Штатный генератор, тем более на автомобилях старых моделей, может не справиться с зарядкой АКБ в таких условиях.



Если же повышенных требований у автомобилиста нет и ему нужно просто получить генератор, ничем не уступающий оригиналу по своим свойствам, он логично задается вопросом: зачем переплачивать за мощную версию? Генераторы серии «Стандарт» выпущены специально для таких потребителей. Само собой, этих автовладельцев в целом больше, а равно и спрос на «стандартные» генераторы всегда будет выше: это разумное поведение.

Я бы не усматривал видел здесь противоречия между товарами и товарными линейками — это просто разные уровни спроса.

Не стоит решать за потребителя, что ему нужно, а что нет, наша задача — предложить все имеющиеся у нас варианты решения проблемы вышедшего из строя генератора, а выбор всегда остается за автомобилистом.

❗ Какие направления деятельности вы собираетесь развивать и почему? Сегмент компонентов для иномарок и/или грузовиков? С учетом текущей ситуации — почему вы считаете их перспективными?

— Для нас существует три относительно разных направления развития ассортимента: сегмент отечественных автомобилей

ВАЗ/ГАЗ/УАЗ, сегмент иномарок и сегмент грузовых автомобилей. Мы уделяем одинаковое внимание каждому из них. Сейчас наш ассортимент совокупно превышает более 1700 позиций, ежемесячно мы налаживаем производство и поставки 50–70 новых товарных единиц.

В сегменте ВАЗ/ГАЗ/УАЗ мы существенно переработали ассортимент и сократили производственные затраты (в том числе за счет частичного переноса производства на площадку в Санкт-Петербурге) без потери качественных характеристик, что позволило предлагать нашу продукцию по более интересным для покупателя ценам.

В сегменте иномарок мы продолжаем активно развивать ассортимент, наполняя его в соответствии со структурой автомобильного парка России. По нашим расчетам, мы должны предлагать не менее 7–8 тыс. единиц продукции в рамках текущих товарных групп для удовлетворения потребностей в деталях автоэлектрики всех потребителей на российском рынке. И нам вполне по силам активно двигаться к своей цели даже в этот непростой период.

Грузовой сегмент — относительно новый, но крайне интересный для StartVOLT. Пока мы концентрируемся на формировании предложения по генераторно-стартерной группе на все основные грузовые автомобили и спецтехнику отечественного производства. Уверен, что это направление в ближайшей перспективе будет одним из самых востребованных.



Carville Racing:

теперь и охлаждающие жидкости



рентной среде», — рассказывает директор по маркетингу бренда Carville Racing Святослав Поляков.

Антифризы — это только первый этап выхода на рынок. В дальнейшем Carville Racing планирует охватить производство других технических жидкостей, смазок и прочей автохимии. С маркетинговой точки зрения продукция будет позиционироваться в среднем ценовом диапазоне, но конкурировать по качеству с ведущими иностранными производителями, соответствуя всем мировым стандартам.

Тут уже компания ориентируется не только на конкурентов, сколько на собственный гоночный опыт. Спортивные автомобили Carville Racing почти всегда используются в том числе как агрегатоносители и «боевые» испытательные стенды, детали в которых подвергаются огромным нагрузкам.

Компания выходит на рынок сразу с тремя видами антифризов. Причем отличительной чертой канистр станет размерность в литрах. (Многие производители используют обозначение в килограммах, из-за чего регулярно возникает путаница с необходимым объемом жидкости, поскольку антифриз заметно тяжелее воды.) Все виды охлаждающей жидкости будут разливаться в канистры на 1, 5 и 10 литров.

Антифриз Carville Racing гибридный флуоресцентный (-40 °C)

Первым в линейке стал зеленый гибридный антифриз, отвечающий требованиям спецификации G11. В состав добавлен флуоресцентный краситель для индикация



Станислав Мартинкевич

Спортивная гоночная команда Carville Racing, принадлежащая российской компании — производителю автокомпонентов, расширяет сферу деятельности и выходит на рынок охлаждающих жидкостей сразу с целой линейкой продукции. Изучаем новый сегмент бизнеса российского бренда.

Собственно, решение довольно ожидаемое, поскольку Carville Racing входит в группу компаний «Карвиль» — крупного поставщика автомобильных комплектующих

в России и странах СНГ. По словам представителей компании, решение назревало давно, а после анализа ситуации на рынке и подсчета потенциала данного сегмента, было принято окончательное решение вплотную заняться автомобильными техническими жидкостями.

В частности, охлаждающие жидкости Carville Racing разрабатывались совместно со специалистами известного производителя и конвейерного поставщика радиаторов Luzar. Именно эти охлаждающие жидкости Luzar рекомендует для использования в своих системах охлаждения.

«Конечно, планы о начале производства охлаждающих жидкостей были

подтверждены еще в прошлом году, так что ситуация с пандемией коронавируса их скорректировала, но не отменила. Причем трактовать данное стечение обстоятельств однозначно негативно мы не можем: кризис — это всегда время возможностей, когда меняется структура рынка. У нас на сегодня есть все ресурсы для того, чтобы занять достойное место в высококонку-





Гибридный антифриз Carville Racing отвечает требованиям спецификаций автопроизводителей Nissan, Honda, BMW, Kia, Volvo, Hyundai, VAG, Ford, Chrysler, Opel, GM и АвтоВАЗ

же эффективно защищает систему от замерзания до температуры -40°C .

Антифриз Carville Racing карбоксилатный флуоресцентный (-40°C)

На уровень выше стоит карбоксилатный красный антифриз, превосходящий по характеристикам гибридный. Предназначен для легковых и грузовых автомобилей, используемых в нормальных и тяжелых условиях, и гарантированно прослужит уже до 5 лет. Кроме того, жидкость соответствует спецификации Volkswagen — G12 plus.

Напомним, что в составе таких охлаждающих жидкостей полно-

стью отсутствуют амины, бораты, нитриты, нитраты, силикаты и фосфаты. Кроме того, карбоксилаты отлично противостоят любой коррозии — они покрывают только проблемные места защитным слоем, в результате чего пакет присадок расходуется адресно, то есть гораздо дольше, а охлаждение двигателя осуществляется более эффективно. При этом карбоксилаты стабильны при высоких температурах (свыше $+135^{\circ}\text{C}$), что особенно актуально для термонагруженных двигателей. Это позволяет надежно защищать алюминиевые элементы системы охлаждения от высокотемпературной коррозии.

ТОСОЛ Carville Racing

Помимо вышперечисленных моделей Carville Racing предложит покупателям и охлаждающую жидкость синего оттенка под ностальгическим названием «Тосол». Напомним, что ТОСОЛ — это аббревиатура от «технология органического синтеза», а суффиксом -ол- в химии обозначают все спиртосодержащие растворы. В советское время химическое название превратилось в торговые марки антифризов «Тосол-А»

и «Тосол-АМ», а спустя годы стало именем нарицательным, которым российские автовладельцы называли любые охлаждающие жидкости.

Тосол Carville Racing, так же как и антифриз G11, изготовлен по гибридной технологии и в целом значительно превосходит известную с советских времен охлаждающую жидкость, главным образом повышенным до 3 лет сроком эксплуатации.

Единственное отличие, кроме цвета, — отсутствие флуоресцентной добавки, благодаря которой в том числе удалось предложить более доступную цену на антифриз. Этот факт и ностальгическое название, по мнению компании, должны привлечь к продукту владельцев отечественной техники.



Охлаждающая жидкость Carville Racing уже доступна в продаже. За 1 литр тосола нужно будет отдать 145 рублей. Гибридный антифриз обойдется в 175 рублей за литр, а карбоксилатный — в 185 рублей.



утечек в ультрафиолетовом свете. Компания гарантирует сохранение эксплуатационных свойств состава на протяжении 3 лет. При этом антифриз отличается высокой степенью защиты от кавитации, а также от коррозии всех элементов охлаждающей системы.

Охлаждающая жидкость изготовлена по технологии Hybrid Organic Acid Technology на основе моноэтиленгликоля и силикатно-карбоксилатного пакета присадок, содержащего ингибиторы коррозии, регуляторы пенообразования и pH. Состав не содержит метанола и глицерина.

Охлаждающая жидкость не допускает образования осадка, засоров и отложений, а так-





Никому ненужная формальность



Вадим Аскарлов

Итак, задача предельно простая: законно и полноценно пройти обязательную процедуру технического осмотра на подержанной машине, чтобы продлить страховку ОСАГО. Как оказалось, слова «полноценно» и, главное, «законно» интересовали только нас. Если бы мы не были столь принципиальны, то вся процедура заняла бы у нас полчаса и стоила бы 1000–1500 рублей — столько берут за «филькину грамоту» страховые брокеры или аффилированные пункты выдачи диагностических карт.

Проблемы с прохождением ТО у нас начались с самого начала, поскольку выяснилось, что в Санкт-Петербурге невозможно найти место, где можно физически осуществить эту процедуру. Оказалось, что отсортированные наугад через интернет компании, по описанию занимающиеся техосмотром, просто продают диагностические карты — никакого

бокса и оборудования они вовсе не имеют, о чем говорят совершенно открыто.

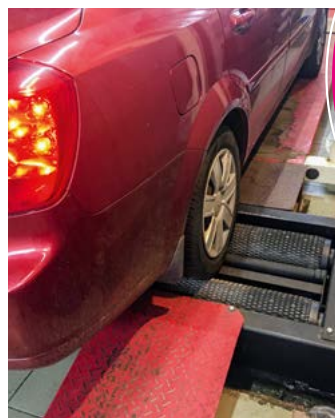
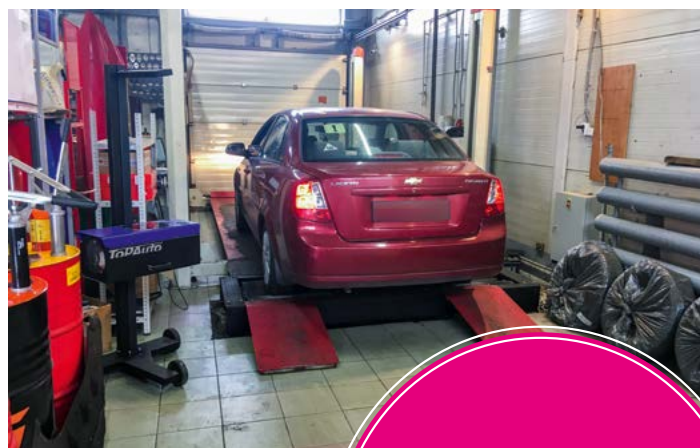
Как такое возможно, если операторы технического осмотра должны получать государственную аккредитацию на основании отдельного федерального закона № 170-ФЗ от 01.07.2011?

Оказалось, что обойти закон довольно просто: лицензию на проведение технического осмотра абсолютно легально получает реально существующий технический центр, после чего раздает своим агентам пустые бланки диагностических карт. Эти агенты, включая страховых брокеров, и заполняют их по всему городу без какой-либо реальной проверки автомобилей.

Дальше — хуже. Мы принялись обзванивать полноценные технические центры, которые были бы готовы на самом деле провести эту процедуру, но тут наткнулись на непонимание. Когда сотрудники центра, трижды нас переспросив, убедились, что нам нужен реальный техосмотр, а не одна только диагностическая карта, их ответ нас ошарашил: «Мы не будем тратить на это время!»

Добиться своего нам удалось где-то с десятой компанией,

Споры по поводу того, нужен или не нужен обязательный техосмотр для личного автотранспорта как гарантия его надлежащего технического состояния, ведутся с момента распада СССР. По инерции до 2012 года талон государственного техосмотра выдавали в ГИБДД, где, будем откровенны, большинство автомобилистов получали его за «благодарность» сотрудникам. Чтобы искоренить коррупцию, процедуру проведения техосмотра передали частным компаниям, а контроль за ее выполнением — страховщикам, которые не имеют права выдавать полис ОСАГО без талона, или, по-новому, диагностической карты. Правда, если сотрудники ГИБДД хотя бы делали вид, что проверяют машину, то бизнесмены вместе со страховщиками просто поставили на конвейер продажу документов о состоянии автомобиля со слов его владельца. В этом корреспонденты «Движка» убедились лично.



Пробуем реально пройти техосмотр в 2020 году

станции это стало первым, на что он обратил внимание. Подняв машину на подъемнике, сервисмен указал нам на разрыв между средней и задней частью системы выпуска и сказал, что с нарушенной герметичностью глушителя пройти техосмотр нельзя.

Однако вместо того, чтобы выписать временную карту с указанием проблем и взять законные 880 рублей, он просто попросил освободить подъемник и рекомендовал съездить в соседний профильный сервис для оперативного ремонта.

Быстро устранив проблему сломанных болтов соединения глушителя, мы вернулись обратно. Явно удивленный нашей настой-

сотрудники которой нехотя согласились выполнить всю процедуру, но зачем это нам, понять так и не смогли. На наш вопрос о законности и правилах проведения технического осмотра специалисты ответили лишь, что это давно никому не нужно.

Добравшись наконец до нужного автосервиса, мы не провели в нем много времени. Тринадцатилетняя недорогая иномарка слегка «погримывала» глушителем, что, как говорится, на скорость не влияло. Но вот для сотрудника

чивостью специалист взялся за полноценный осмотр нашей машины с лирическими рассуждениями о том, что сегодня редко кто вообще вспоминает о настоящем техосмотре.

Первым делом были проверены все световые приборы на специальном оборудовании. Как оказалось, фары светили чуть выше положенного, но в пределах ГОСТа. Тогда мастер уже по собственной инициативе, не спрашивая нас, отрегулировал расположение фар и выровнял пучок в идеальную позицию.

Проверяя работу «поворотников» и фар, эксперт отметил горевшую на панели приборов лампочку Check Engine, которая светилась уже года три и была просто нестертой ошибкой после замены датчика кислорода. Этого объяснения сотруднику станции было достаточно, чтобы сказать: «Сделаем вид, что мы ее не заметили». Однако он все же отчитал нас и сказал, что по-хорошему горящий «чек» автоматически означает непройденный техосмотр. Проверку тормозной системы автомобиль прошел без замечаний.

Далее мы вновь вернулись к глушителю, но на этот раз с целью замерить экологичность выбросов. Этот тест седан тоже прошел успешно, однако в выхлопе все равно присутствовал кислород, что продолжало говорить о негерметичности системы.

Последним этапом в процессе получения диагностической карты стал осмотр подвески. Как объяснил нам специалист станции, люфты не должны быть критичными, хотя мелкие недочеты допускаются. Именно такое состояние подвески и было обнаружено. Кроме того, были выявлены

подтеки моторного масла, которые как бы тоже нежелательны. Однако их незначительность позволяет закрыть на это глаза.

Обязательная проверка автомобиля на наличие огнетушителя и аптечки была условной. Нас просто спросили, знаем ли мы, что они должны быть. Положительный ответ полностью удовлетворил независимого инспектора без какого-либо подтверждения. После еще пяти минут бумажного оформления на руках у нас была свеженькая диагностическая карта сроком действия один год.

Каков итог?

Итак, эксперимент по законному прохождению обязательного (!) технического осмотра показал полную бессмысленность этого мероприятия. Ни автовладельцев, ни — главное! — аккредитованных инспекторов легальность прохождения процедуры не интересует в принципе. Самое удивительное, что все, включая профильные станции прохождения ТО, абсолютно открыто нарушают закон, даже не пытаясь сделать вид, что ему следуют, и не боясь никаких санкций. Более того, сотрудники



аккредитованного центра демонстративно саботируют выполнение процедуры и подстрекают автовладельцев просто купить заветную диагностическую карту, что львиная доля водителей и делает.

Удивительно, но даже наше принуждение сотрудников СТО к законному выполнению процедуры показало, что инспектору наша безопасность «до лампочки». Автомобиль со сломанным глушителем, горящими ошибками, подтеками масла, отсутствующими аптечкой и огнетушителем успешно прошел техосмотр! Направление нас на тяжку выпускной системы и корректировку света фар припишем остаткам профессиональной совести инспектора.

Увы, предполагаемая реформа, которая обяжет станции техосмотра в обязательном порядке фотографировать заезд автомобиля в сервисный бокс, повлияет только на одно: лишение страховых брокеров дополнительного заработка. На безопасности и техническом состоянии автомобилей в потоке это никак не отразится: к проданной диагностической карте просто добавится «селфи» машины, потому что проверять ее техническое состояние все равно никто не собирается — просто сфотографируют.

Почему все так происходит — вопрос риторический. Для примера вспомним трагедию 2013 года в Подольске, когда 46-летний водитель перегруженного КАМАЗа без тормозов протаранил рейсовый автобус. Тогда погибли 18 и пострадали 40 человек. Водитель оказался эмигрантом из Армении с многолетним опытом вождения — он отправился в тюрьму на 6 лет и 9 месяцев. При этом ни владелец компании, которая выпустила на рейс перегруженный грузовик, ни инспектор, выдавший на машину без тормозов документ о пройденном техосмотре, ни даже посредники, которые продали водителю-эмигранту поддельное разрешение на работу (а работодатель в обход закона его спокойно принял), никакой ответственности, судя по всему, и не понесли. Еще печальнее тот факт, что представители власти, вместо того чтобы устроить полную ревизию российскому рынку грузоперевозок и автопарков, во всем обвинили де-факто... армянское происхождение водителя, то есть либеральность эмигрантских законов.





Opel «рассекретил» новый Mokka

Компания Opel опубликовала официальные фотографии и некоторые данные о технической начинке компактного кроссовера Mokka нового поколения.

Как сообщает пресс-служба PSA Group, габаритная длина нового Opel Mokka составляет 4,15 метра — автомобиль, таким образом, стал на 12,5 см короче предшественника. Сократились также передний и задний свесы; колесная база кроссовера удлинилась на 2 мм. В салоне автомобиля смогут разместиться до пяти человек, объем багажного отделения при установленных задних сиденьях составляет 350 литров.

Новый Mokka построен на модульной платформе CMP (Common Modular Platform), разработанной PSA Group. Она позволяет оснащать автомобили как традиционными двигателями внутреннего сгорания, так и полностью электрическими силовыми установками.

Электрическая версия нового Mokka станет доступна с началом продаж автомобиля. Opel Mokka-e будет оснащаться электродвигателем, развивающим мощность 100 кВт (136 л.с.) и максимальный крутящий момент 260 Нм. «Питается» мотор от аккумуляторной батареи емкостью 50 кВт·ч; заявленная максимальная дальность хода — 322 км (в ездовом цикле WLTP). Заряжать батарею можно как от бытовой электросети, так и от общественных трехфазных зарядных станций выходной мощностью 100 кВт. В последнем случае батарея заряжается на 80% за 30 минут. В гамму модификаций нового Mokka войдут также версии с бензиновыми и дизельными двигателями, характеристики которых будут раскрыты позже.

В список доступного для нового Mokka оснащения войдет целый ряд систем и функций, прежде присущих лишь автомобилям классом выше. В частности, кроссовер получит адаптивные светодиодные матричные фары IntelliLux LED, светодиодные лампы головного и заднего света, электрический стояночный тормоз, систему распознавания дорожных знаков, адаптивный круиз-контроль, камеру заднего вида.

Заказы на новый Opel Mokka начнут приниматься уже нынешним летом. В конце текущего года автомобиль будет запущен в серийное производство, а в 2021-м поступит в продажу на европейском рынке. Сроки начала российских продаж новинки официально пока не названы ■

Новый минивэн GAC получил российский ценник

Компания GAC Motors представила в России свой топовый минивэн GN8 и назвала рублевые цены на автомобиль.

Новый GAC GN8 станет доступен на нашем рынке в трех комплектациях. За базовый автомобиль в исполнении Luxe попросят 2 699 000 рублей, минивэн в средней комплектации Prestige оценен в 3 099 000 рублей, за топовый GN8 в исполнении Premium придется выложить не менее 3 499 000 рублей.

В список доступного для минивэна оснащения войдут трехзонный климат-контроль, два панорамных люка в крыше, сдвижные боковые двери с электроприводом, развлекательная система для пассажиров заднего ряда, система кругового обзора и другое оборудование.

Производитель позиционирует GAC GN8 как полноразмерный минивэн премиум-класса с семью посадочными местами. Третий ряд сидений представляет собой трехместный «диван», на втором ряду установлены два отдельных кресла с функцией массажа, регулируемые подставки для ног с электроприводом, а также электрообогревом и вентиляцией с тремя режимами интенсивности.

Под капотом GN8 — 2,0-литровый бензиновый турбомотор мощностью 140 л.с., агрегирующийся с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач ■



Volkswagen обновил кроссовер Tiguan

редактор рубрики
Роман Зубко



Компания Volkswagen официально представила рестайлинговую версию кроссовера Tiguan.

Популярный кроссовер (в 2019 году ставший, по данным производителя, самой продаваемой моделью группы Volkswagen с результатом 911 тыс. выпущенных автомобилей) получил подретушированную внешность и интерьер, новую мультимедийную систему, а также две новые модификации: гибридную Tiguan eHybrid и спортивную Tiguan R.

Развлекательная система на обновленном «Тигуане» — полностью новая, на модульной электронной платформе MIB (Modular Infotainment Matrix) третьего поколения. Система, как утверждает производитель, работает быстрее прежней, кроме того, платформа MIB3 позволила оснастить автомобиль новейшими онлайн-сервисами. Меломанам в качестве опции будет доступна 480-ваттная аудиосистема Harman Kardon; помимо нее в список опций для Tiguan войдут система Travel Assist (по сути — «полуавтопилот», работающий на скорости до 210 км/ч), а также головной свет IQ. Light на основе матричных светодиодных фар.



В гамме двигателей для нового Tiguan радикальных изменений не будет — немцы лишь модернизировали бензиновые и дизельные моторы с прицелом на лучшую экономичность. Зато обновленный кроссовер получит подзаряжаемую от сети гибридную версию eHybrid, способную двигаться в полностью электрическом режиме со скоростью до 130 км/ч.

Кроме того, обновленный «Тигуан» будет доступен в спортивной версии R. Точные технические характеристики как гибрида, так и «Эрки» пока не разглашаются — известно только, что Tiguan R станет самой динамичной версией популярного фольксвагеновского кроссовера за всю его историю.

Автомобиль получит не только высокофорсированный мотор, но и «продвинутую» версию фирменной полноприводной трансмиссии 4Motion, получившую название R-Performance Torque Vectoring. Система распределяет крутящий момент не только по осям, но и между правым и левым колесами задней оси. За счет этого, как уверяют в «Фольксвагене», новый Tiguan R станет одним из самых «драйверских» автомобилей в модельном ряду компании.

Сроки выхода обновленного Volkswagen Tiguan на рынок (в том числе в России) будут объявлены позже. Гибридный кроссовер до нас, вероятнее всего, «не доедет», а вот спортивный Tiguan R может и дебютировать на российском рынке ■

Audi представила обновленный Q5

Компания Audi о предстоящем выходе на мировой рынок рестайлинговой версии кроссовера Q5.

Внешне Audi Q5 2021 модельного года будет отличаться от «дореформенной» модели прежде всего переработанной передней частью. Иными станут радиаторная решетка, форма и начинка головных фар; изменится также дизайн переднего бампера. Сзади чуть подретушированы бампер в целом и «диффузор»; главным же нововведением станет начинка фонарей.

Конструктивная схема подвески на новом Q5 останется прежней: спереди и сзади по-прежнему будет стоять «многорычажка». При этом компоненты подвески стали легче, что, как уверяют в Audi, благотворно повлияло как на управляемость, так и на плавность хода автомобиля. Покупатели смогут выбрать стандартную пружинную подвеску, ее спортивный вариант, ее же версию с системой регулировки жесткости амортизаторов, а также адаптивную пневмоподвеску.

В дизайне интерьера обновленного Q5 радикальных изменений не будет, зато фирменная мультимедийная система MMI «переедет» на новую платформу MIB3. За счет этого, как заявляет производитель, увеличится скорость работы системы, улучшится графика в основных разделах меню.

Первоначально новый Q5 поступит в продажу в Европе в версии 40 TDI с 2,0-литровым четырехцилиндровым турбодизелем, развивающим 204 л.с. и 400 Нм. Двигатель получил облегченные картер и карданный вал и функционирует по схеме так называемого «мягкого» гибрида: с ременным стартер-генератором, работающим от 12-вольтовой бортовой электросистемы, и литийионной аккумуляторной батареей, в которой запасается рекуперированная при торможении энергия. Агрегатируется мотор с 7-ступенчатым «роботом» S tronic и системой полного привода quattro ultra.

Продажи обновленного Q5 в других версиях начнутся позже. В гамму войдут более мощные модификации четырехцилиндрового дизеля, V-образная дизельная «шестерка», а также 2,0-литровые четырехцилиндровые бензиновые турбомоторы; будет и «подключаемый» гибрид TFSI e в двух вариантах мощности.

Новый Audi Q5 поступит в продажу на мировом рынке осенью нынешнего года. В Германии стартовая цена кроссовера в версии 40 TDI составит 48 700 евро. Сроки начала российских продаж обновленного Q5 официально пока не сообщаются ■



ОБНОВЛЕННЫЙ Renault Kaptur



Тысяча
и одно
изменение



Илья Огородников

Причина появления в России уникальной версии модели Kaptur проста: часть клиентов очень бы хотела иметь недорогой и выносливый кроссовер наподобие Duster, но никак не могла смириться с его крестьянской внешностью. Желание покупателя — закон. В 2016 году французы поставили на платформу «Дастера» растянутый кузов нарядного «европейца» Captur, в полтора раза увеличив продажи своих малых вседорожников. Однако спустя четыре года выяснилось, что владельцы вновь капризничают. Чего им не хватало и что с этим сделали в Renault? Выясняем.

Если немного утрировать, то с Kaptur произошла та же история, что когда-то с Duster, только немного в другом масштабе и ключе. Когда компания Renault вывела на рынок «Дастер» со слоганом о самом доступном европейском вседорожнике на рынке, часть граждан почему-то самостоятельно додумала картинку из рекламы до «Геленд-вагена», но по цене «Жигулей». Разочарование было болезненным: нафантазированный «джип» оказался по сути модернизированным полноприводным «Логаном» в кузове универсал — выносливым

и функциональным, но насквозь бюджетным и с мешком эргономических проколов.

То же самое можно сказать и про премьеру Kaptur 2016 года. Производитель обещал сохранить полюбившиеся достоинства «Дастера», добавив яркий стиль и привлекательную внешность. Клиенты же вновь решили, что Kaptur — это такой Range Rover Evoque, но по цене Lada. И снова реальность не совпала с мечтой отечественного автомобилиста. Причем французы ведь ни разу не соврали: они реально сохранили достоинства «Дастера» и действи-

тельно добавили стиля и красок во внешности. Только бюджетность происхождения от этого никуда не делась. Но в Renault этого и не обещали!

Однако, как ни крути, отзывы были однотипными: и пластик у вас жесткий, и опций не хватает, и динамики хочется побольше, и не все удобно, и руль для жены тяжелый. Да и вообще я хотел Mercedes... Бэушный, правда. В кредит. Без первого взноса. Лет на пятнадцать можно? И страховку включите в платежи.

В итоге общественное мнение победило: все-таки клиент всегда

прав — решили в российском представительстве Renault и на излете коронавирусных ограничений представили соотечественникам обновленную версию.

Сразу хочется забежать вперед и сказать, что принцип обновления модели в «Рено» выбрали самый простой и правильный — просто выписали по пунктам все претензии к машине и принялись их исправлять. К чему это? Да к тому, что среди недостатков не оказалась дизайнерских: внешне машина большинству была по нраву. А раз так, то и менять особого нечего, внешних отличий от предшественника не ищите: новая решетка радиатора, новые диски, новые цвета и светодиодные фары в опциях — вот и весь комплект визуальных изменений.

А вот внутри французам пришлось поработать основательно, хотя на первый взгляд разницу тоже увидят не все. Причина опять же в сохранении всех стилистических решений, которые в лучшую сторону отличали Kaptur



Renault Kaptur, кто бы что ни говорил, россиянам понравился. Кроссовер уверенно входит в топ-25 самых популярных в России моделей и ежегодно расходится тиражом около 30 тыс. экземпляров



Оригинальный щиток приборов, может, и не эталон информативности, но он куда интереснее простецких циферблатов «Арканы»



Стильная карта-ключ с бесконтактным доступом и дистанционным запуском двигателя, система контроля слепых зон и акустика Bose с шестью динамиками, усилителем и сабвуфером. Производители машин масс-сегмента все чаще стали устанавливать премиальные опции



Обновленный Kartur вслед за конкурентами прошел полную подготовку к зимней эксплуатации в России. В машине отныне есть подогрев передних и задних сидений, руля, всего лобового стекла и форсунок омывателя

Еще один плюс к эргономике — вынос всех важных и второстепенных клавиш из «слепых зон» на видные места. Кнопки подогревов, бортового компьютера, круиз-контроля и «шайба» полного привода теперь всегда под руками. Магнитола по французской традиции управляется подрулевым джойстиком. Появился впереди и полноценный подлокотник с продольной регулировкой и двумя подстаканниками под ним.

Мультимедийная станция тоже новая, такая же, как у кросс-купе Arkana. Она проста, достаточно быстродействена, выдает

неплохую картинку, но имеет и ряд недостатков. За штатную навигацию надо доплачивать, камеры кругового обзора не умеют склеивать картинку в «вид сверху», а синхронизация со смартфоном, например, отключает внешние источники звука, включая радио. Зато акустика теперь — от именитого производителя Bose.

Задний ряд изменений не претерпел — здесь по-прежнему в меру удобно и свободно, но все так же не хватает подлокотника, который, кстати, есть в «Аркане». Зато появился подогрев и пара зарядных USB-портов.

от менее изысканного собрата Duster.

Итак, мы тоже начнем по списку. Первое — отделочный пластик: отныне большая часть передней панели укутана в упругий и приятный на ощупь материал. На этом, правда, все: козырек щитка приборов, дверные панели и все остальные детали по-прежнему из добротной, но жесткой пластмассы.

Второе важное изменение — у спинок передних сидений появился более выраженный профиль, а у нового руля от Arkana — регулировка по вылету. Отныне на месте водителя в Kartur стало гораздо удобнее.





Ряд глобальных изменений произошел в технической части. Обновленный Renault Kaptur вслед за кросс-купе Arkana получил обновленную платформу с усиленным подрамником и измененными характеристиками подвески. Но главное — под капотом: место старого 2,0-литрового ветерана с древним «автоматом» занял новейший 1,3-литровый 150-сильный турбомотор на пару с японским вариатором. Собственно, это та же агрегатная пара, что и у «Арканы».

Однако от последней у Kaptur есть существенное отличие — отсутствие системы изменения характера поведения и ручной регулировки настроек управления

Багажник на 387 литров
достаточен для большинства
семейно-городских задач

Kaptur остался верен непробиваемой подвеске, которая благодаря новому переднему модулю шасси еще и перестала активно передавать изъятия полотна на руль и сиденья. К русским просторам Renault подготовлен вне зависимости от модели

Multi-Sense. По словам представителей бренда, инженеры задавали кроссоверу универсальные параметры, балансирующие между режимом «Спорт» и «Комфорт».

Скажем так: на ходу к реакциям Kaptur нужно будет привыкать. В первую очередь потому, что кроссовер с мягонькими педалями буквально бросается с места вперед. Легкость, с которой он набирает первую «сотню», спорит с отличной эластичностью за право дарить водителю удовольствие

от динамики, хотя по факту она заурядна: чуть больше 10 секунд до 100 км/ч. Дело в турбодохватах.

Особых проблем с ускорением нет и после, но вот столь же воздушная педаль тормоза уже смущает: к трети свободного хода и мягкому замедлению снова нужно приноравливаться.

Ну и последний нюанс дарит бесступенчатая коробка — несмотря на семь виртуальных передач, иногда она не успевает за тягой двигателя, проявляя свою вариаторную суть. Все вышеперечисленное на голову превосходит повадки дореформенной модели, но на звание лучшего на рынке точно не претендует.

А вот к невесомому рулю я морально был уже готов. При отлично настроенном шасси «Арканы» именно очень лояльные настройки усилителя баранки гасят драйверский азарт. Причем если в кросс-купе это еще можно было

как-то подправить спорт-режимом, то у Kaptur никаких переключателей нет, а потому на скорости за 100 км/ч связки поворотов проходить некомфортно — при точности выбора траектории не хватает обратной связи и реактивного действия. Увы, это реверанс Renault в сторону прекрасной половины



Единственный режим, который можно активировать у Renault Kaptur, — Eco. Он притупляет реакцию на акселератор, благодаря чему должен снижаться расход топлива. Хотя последний и без того небольшой: день в московских пробках, на загородном шоссе и на внедорожном полигоне вывел на экран «9,4 литра на 100 км». На трассе кроссовер «пьет» не больше 7 литров



ХАРАКТЕРИСТИКИ Renault Kaptur 150 TCe

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4333x1813x1613
Снаряженная масса, кг	1414
Объем багажника, л	387
Клиренс, мм	205
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1332
Мощность, л. с. при об/мин	150/5250
Крутящий момент, Нм при об/мин	250/1700
Трансмиссия	Вариатор
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	188
Средний расход топлива, л	7,4



ОЦЕНКИ Renault Kaptur 150 TCe

ОЦЕНКИ		Renault Kaptur 150 TCe
ИНТЕРЬЕР	7,28	Дизайнерский интерьер обогородили мягкими вставками и нарядным оформлением, а также избавились от эргономических недостатков.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	7	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	7	
Багажник	7	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8	Турбомотор взамен старой агрегатной пары пришел в масть — Kaptur стал заметно динамичнее и на уровень экономичнее. Внедорожные способности также не по классу хороши. Вот только электроусилитель сбавил удовольствие от управления.
Динамика	8	
Управляемость	7	
Тормоза	8	
Экономичность	9	
Внедорожные способности	8	
КОМФОРТ	8	Шумоизоляция в «Каптуре» была неплоха, а вот ездовой комфорт чуть повысился благодаря новой передней «тележке». В список оснащения добавили современных опций.
Акустический	8	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,76	

человечества: информативный, но тугой руль с классическим «гидрачом» от Duster категорически не нравился водительницам прошлого Kaptur.

Приготовили организаторы теста и настоящий внедорожный аттракцион в заброшенном карьере. Тут, надо сказать, особых сомнений в возможностях машины

у нас не было: еще «Аркана» с таким же, как у нынешнего Kaptur, арсеналом год назад удивляла сохранением вездеходных генов «Дастера».

Renault Kaptur с отключенной системой стабилизации резвился в «песочнице» как ребенок, причем пиковая тяга, доступная с 1700 оборотов, позволяла уверенно

тянуть даже в песочную гору. И это мы еще не блокировали межосевую муфту, а двигались в режиме Auto.

Интересный эксперимент случился чуть позже, когда штурм песочных косогоров мы продолжили в паре с Arkana, которая нет-нет да и откатывалась назад для второй попытки. Единственное объяснение этому — все та же разница в шинах: Bridgestone на «Аркане» явно уступали в цепкости Continental на Kaptur.

Каков итог?

Главный вопрос, на который, по признанию представителей Renault, они уже устали отвечать: не боятся ли французы внутренней конкуренции между Kaptur и Arkana? Ведь родственные кроссоверы, играющие в одном сегменте, стоят одинаково!

Ответ рациональный. Во-первых, модели разводят маркетингом. У более модного кросс-купе Arkana аудитория моложе и драйвовее, им — стильный кузов

Шумоизоляция на крепкую четверку. Отчасти это заслуга отличных шин Continental ContiCrossContact LX2, которые устанавливают на Kaptur — вместо грубоватых покрышек Bridgestone Dueler H/T на Arkana

Стоимость протестированного автомобиля

Renault Kaptur 150 TCe
1 515 000 ₽

и возможность поиграть с режимами управления. Kaptur отводят публику более основательную, в меру консервативную и степенную, а в ярких цветах — творческую, то есть, по сути, женскую.

Если же переводить на более коммерческий язык, то задача — не выпустить покупателя из салона: хотите — вот такой же, только с перламутровыми пуговицами, не хотите — вот вам то же самое, только без крыльев.

Если же оценивать обновление Kaptur без оглядки на «родню», то у Renault есть все шансы удержаться в лидерах кроссоверного класса. И главным аргументом, особенно на фоне коронавирусного обвала, тут будет, конечно, цена. Например, топовый «француз» по стоимости заканчивается там, где Skoda Karoq 4x4 только начинается. А идеологически близкий и столь же нарядный Kia Seltos пусть богаче и статуснее оформлен, зато и дороже на целых 100–300 тыс. рублей. Да, Renault Kaptur остается неидеальным, но упрекнуть его в технологической или опциональной ущербности никто из соперников уже не сможет.



Haval H5



Старикам
тут не место?



Илья Огородников

Думается, объяснять, почему фраза «новая модель» стоит в кавычках, не нужно. Автомобилисты сразу же узнали в Haval H5 некогда очень популярный в России внедорожник Haver образца 2005 года, который за свою долгую жизнь менял и внешность, и имена, и места производства. Собственно, нынешняя реинкарнация — третья по счету, если не считать оригинальный японский Isuzu Axiom, и проходит она в том же ключе:

Пять лет назад в Россию пришел китайский бренд Haval — подразделение достаточно успешной, в том числе и в России, компании Great Wall, которая в определенный момент решила перезапустить проект. Признаться, сомнений после заявлений руководства Haval тогда хватало. Однако снисходительная улыбка скептиков давно сошла: китайцы неторопливо, но уверенно отъедают кусок рыночного пирога у признанных грандов. И «новая модель» H5, очевидно, продолжит эту тенденцию. Проверяем, насколько сегодня актуален внедорожный ветеран китайского автопрома с новым именем.

хорошо известную и немолодую машину каплеку преобразили, переименовали и отправили собираться на новенький завод Haval в Туле. Ну а вопрос о том, кому в 2020 году нужен автомобиль 20-летней давности, закрылся сам собой с объявлением цены:

1 099 000 рублей за рамный внедорожник с раздаткой, турбомотором и неплохой комплектацией. Это цена топовой версии Lada Vesta, хорошо оснащенного Solaris или... УАЗ «Патриот» — главного соперника на протяжении всей истории продаж.

Снаружи, кроме нового логотипа, никаких изменений — внешне Haval H5 полностью копирует модель Haver H5 образца 2010 года. И тут, надо сказать, есть два интересных момента. Для начала стоит пожать руку японцам, нарисовавшим на рубеже веков Isuzu Axiom, который и спустя 20 лет не выглядит откровенно устаревшим. А вот их китайские коллеги после рестайлинга с образом, кажется, не угадали: зализанная мордашка в стиле старых «Мазд» на изначально брутальном и квадратном внедорожнике смотрится не особо гармонично. Однако будем откровенны: внешность для покупателей H5 точно будет не на первом месте.

Одно из важных улучшений тульского Haval H5 — антикоррозийная обработка, на отсутствие которой часто жаловались владельцы Haver. Обработано днище, пороги и все сварные швы по кузову. Правда, делается это явно уже на собранной машине: если отделить раму, под ней антикора не окажется. Компенсируется это частичной оцинковкой — обработанный гальваническим методом металл идет на производство уязвимых элементов машины





в ней навигации
и возможности
«отзеркалить»
смартфон. Мелоч-

Внутри Navai H5 прост, но симпатичен: прямоугольная архитектура 10-летней давности разбавлена аккуратным декором, повторяющим убранство Hover H3, и добротна собрана в единое целое. Последний фактор вызывает наибольшее одобрение: за исключением отдельной фурнитуры салон H5 не смотрится дешево.

Штатная мультимедийная станция по современным меркам имеет минимальный набор необходимых функций, включая камеру заднего вида с активной разметкой. Нет

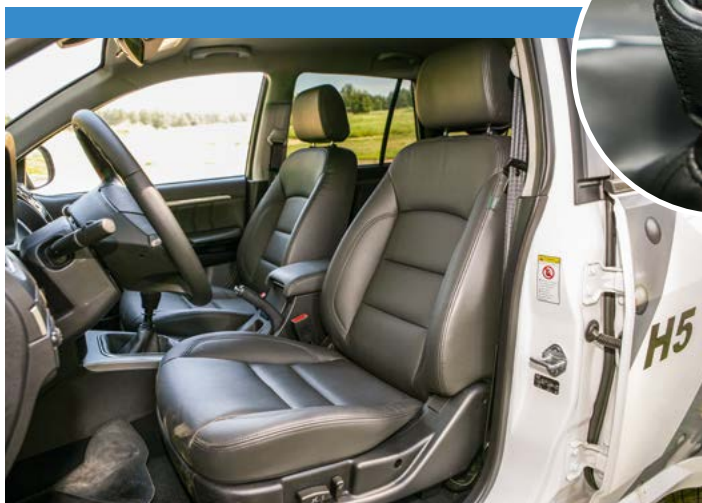
маны не оценят качество звука. Из китайских странностей — бортовой компьютер без отображения среднего расхода топлива и запаса хода, но с показанием температуры шин. Однозонный климат-контроль оказался наглядным в пользовании и эффективным в жару. Из джиперских «фишек» — панель с компасом, барометром и альтиметром, но почему-то без кренометра — чисто для антуража.

Главный ощущаемый недостаток — геометрия посадки водите-



ля. Кресло поставлено высоко, диапазоны регулировок скромны, а вылета руля нет вовсе. В результате людям выше 180 см за рулем устроиться сложновато — остальные со временем привыкают. Зато хорошо на заднем ряду: места для ног с запасом, центральный тоннель почти не мешает, есть удобный подлокотник с подстаканниками и даже розетка на 220 В.

Под капотом отныне единственная агрегатная пара — это, как и раньше, проверенный временем 2,0-литровый бензиновый турбодвигатель Mitsubishi серии 4G63T (китайцы даже японский логотип с декоративного щита не убирают), который ведет свою историю аж с конца 80-х годов прошлого века. Надо сказать, что мотор получился действительно очень удачный и получил культо-





Стоимость
протестированного автомобиля

Haval H5
1 349 000 ₹

вый статус после установки под капот спортмоделей Evolution.

В нынешнем Haval двигатель выдает 150 или 177 л.с. (по отзывам владельцев Hoveg, мощность без проблем и последствий перепрошивается в обе стороны) и стыкуется исключительно с 6-ступенчатой «механикой». Ни дизеля, ни «автомата» нет и пока не предвидится, что стратегически выглядит серьезным недостатком, особенно на фоне

получившего автоматическую коробку УАЗа.

Что касается ездовых характеристик, то все внимание именно к двигателю, который, напомним, появился еще под капотом GW H3 в 2014 году. Так вот с тех времен... ничего не изменилось.

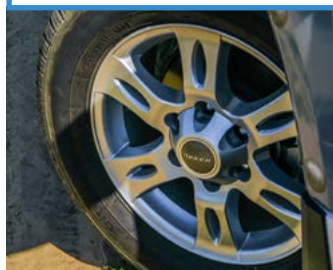
Мощность мотора вместе с не самым выдающимся крутящим моментом тоненько размазана по всем шести передачам, так что ни на каких оборотах

сочного турбоподхвата не получить. При этом Haval H5, если бойко орудовать не самым четко переключаемым рычагом коробки, достаточно легко докатывается до 120–130 км/ч, но исключительно инерционно. Переключение на пониженные передачи с удержанием стрелки тахометра в пике тяги на ускорениях почти никак не отражается: официально заявленная динамика — около 18 с до 100 км/ч. Много.

✓ *Багажник Haval H5 тоже никак не изменился — он средний по размеру и стандартный для класса: 420 литров под полку, 810 литров под потолок и два куба при полностью разложенном заднем «диване». Последний складывается в отношении 1:3–2:3, но с небольшой ступенькой. Под «сидушками», кстати, размещается набор инструментов. Полноразмерная запаска находится под днищем и сильно свисает из-под бампера*



Китайские шины Giti шумят умеренно, да и в целом H5 не назвать громким. Тормоза не очень цепкие — работать ими нужно на опережение



Зато нет особых претензий к поведению на асфальте. Haval для немолодого рамного внедорожника устойчив на прямой и достаточно послушен в виражах, но при одном условии: система стабилизации должна быть всегда включена. Как мы уже выяснили на внедорожном полигоне, с отключенной электроникой при активном рулении H5 склонен к глубокому заносам и очень просто из них выводится.

Само собой, главные ожидания от рамного внедорожника с полноценной раздаткой — вне асфальта. Тут также никаких изменений — система Part-Time с жестким подключением передка управляется тремя кнопками: 2H, 4H и 4L.

Работа подвески производит ожидаемое впечатление: пробить ее невозможно даже при прыжках с трамплинов, но изъяны дороги будут чувствоваться в салоне.

ХАРАКТЕРИСТИКИ Haval H5

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4650x1800x1745
Снаряженная масса, кг	1414
Объем багажника, л	420
Клиренс, мм	204
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1997
Мощность, л. с. при об/мин	177/5500
Крутящий момент, Нм при об/мин	250/2400
Трансмиссия	Механическая, 6-ст.
Привод	Полный, с раздаточной коробкой и понижающей передачей
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	около 18
Максимальная скорость, км/ч	н. д.
Средний расход топлива, л	н. д.

Включение полного привода автоматически деактивирует систему стабилизации. На бездорожье — вещь незаменимая. Однако скоростная езда по нестабильным поверхностям без ESP опасна: Haval очень легко и неожиданно проваливается в заносы



ОЦЕНКИ		Haval H5
ИНТЕРЬЕР	8	
Обзор	9	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	Интерьер никак не изменился со времен Hover H3. Он прост, но симпатичен и эргономичен. Подводят его только малые диапазоны регулировок руля и сидений.
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	9	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7,2	
Динамика	6	Японский турбодвигатель не по силам медлителен. Остальные характеристики на уровне рамного внедорожника 15-летней давности. Малая тяга на бездорожье компенсируется понижающей передачей.
Управляемость	7	
Тормоза	7	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	9	
КОМФОРТ	7,66	
Акустический	8	Неплохая шумоизоляция, всяядная, но тряская подвеска и неплохой набор не самых современных опций.
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	7	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7,62	Устаревшие параметры рамного внедорожника компенсируются доступной ценой.

Сдаются стойки только при скоростной езде по разбитому грейдеру, а в поворотах серьезные колдобины порой выдергивают руль из рук.

Внедорожные способности у машины — с хорошим запасом. Клиренс 204 мм, хорошей геометрии и солидных ходов подвески хватает для преодоления крутых спусков и подъемов. На удивление, даже свисающей запаской мы нигде не зацепились. Однако штурм песчаных подъемов тут же вновь выявил отчетливую нехватку тяги мотора. Любые более-менее серьезные препятствия преодолеваются только с включением понижающей передачи — в ином случае безбожно горит сцепление.

Каков итог?

Китайцы заморачиваться не стали: Haval H5 — это 15-летний Hover H5 с салоном от шестилетнего Hover H3. Из видимых изменений — 6-ступенчатая ко-

робка передач, производственные доработки по кузову и кое-какие изменения в опциональном составе. Но расстраиваться по этому поводу не нужно, потому что пусть и за старый, но крепко сбитый внедорожник с очень хорошим набором потребительских качеств Haval попросил умеренную цену, которая и станет определяющей в выборе.

По факту за миллион «с хвостом» есть выбор между здоровенным и ориентированным на бездорожье УАЗ «Патриот» или городскими кроссоверами класса В+. Так что, когда исполнительный директор компании «Хавейл Мотор Рус» Жером Сего заявляет, что у H5 в России нет конкурентов, он недалек от истины. Машину, которая в равной степени будет комфортна в городском потоке и в грязевой колее, за подобные деньги в нашей стране действительно не найти.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность компании «Хавейл СПб-ЮГ», официальному дилеру Haval в Санкт-Петербурге, за предоставленный автомобиль.



Luzar выпустил новые электровентиляторы охлаждения

Компания Luzar объявила о выпуске новых моделей электровентиляторов охлаждения для автомобилей зарубежных марок.

Как сообщает пресс-служба компании, фирменную линейку компонентов системы охлаждения дополнили вентиляторы для популярных в России машин японских, корейских и европейских брендов.

Новые электровентиляторы охлаждения Luzar предназначены, в частности, для Nissan Almera Classic (B10) (05–) 1.6i; Hyundai Tucson (04–), Kia Sportage II (04–) 2.7i; Skoda Octavia A7 (13–), Skoda Yeti (14–), VW Golf VII (12–); Kia Rio II (05–); Infiniti FX (QX70) (08–) 3.5i/3.7i; Mazda 3 (BK) (03–) 1.6.

Новые вентиляторы Luzar стоят от 4740 рублей за модель LFK 0810 для Kia Rio II до 11 тыс. рублей за электровентилятор LFK 1816 с кожухом для Skoda Octavia A7 и Volkswagen Golf VII.

Ранее, в начале июня, как уже сообщал «Движок», Luzar представил водяные насосы для Lada Vesta и популярных в РФ иномарок ■



Электрофастбек Polestar 2 получит тормоза Brembo

Компания Brembo разработала компоненты тормозной системы для электрического фастбека Polestar 2.

Как сообщает пресс-служба компании, электромобиль будет оснащаться составными четырехпоршневыми алюминиевыми передними суппортами и плавающими тормозными дисками, изготовленными по технологии двойного литья.

Передний суппорт Brembo имеет характерную обтекаемую форму и обеспечивает машине, по заявлению производителя, тихое торможение, сниженное сопротивление качению, а также более эффективный процесс накопления энергии в аккумуляторной батарее. Четыре поршня имеют одинаковый диаметр и расположены в шахматном порядке, что, как отмечают в Brembo, позволяет избежать неравномерного износа колодок. Суппорт для Polestar 2 окрашивается в специальный золотисто-медный цвет.

Плавающий тормозной диск размером 375x35 мм, изготовленный по технологии двойного литья, имеет чугунную тормозную поверхность и алюминиевую ступичную часть; в один компонент два материала объединяются по фирменной инновационной технологии. В конструкции диска сочетаются преимущества обоих материалов: термостойкость чугуна и малый вес алюминия.

Во время работы, как заявляет производитель, такой диск функционирует как цельный при низких температурах и как плавающий при высоких, что обеспечивает максимальную эффективность. Кроме того, он на 15–20% легче стандартного, меньше подвержен коррозии и износу и обеспечивает лучшие характеристики торможения ■



Новаторская система зажигания Mahle готовится к дебюту на серийном авто

Суперкар Maserati MC20, официальная премьера которого состоится в начале осени, будет оснащаться 3,0-литровым битурбомотором с созданной Mahle системой зажигания TJI.

Впервые, как уточняют в Mahle, систему TJI (Turbulet Jet Ignition — «турбулентное реактивное зажигание») начала применять выступающая в «Формуле-1» команда Scuderia Ferrari. На данный момент Maserati не раскрывает все подробности конструкции системы зажигания на новом MC20.

В случае с гоночными моторами технология TJI предусматривает наличие у цилиндров дополнительных форкамер с топливными форсунками и свечами зажигания. Топливо-воздушная смесь подается в камеру сгорания с опережением для сжигания с ультрабыстрым горением. Подобная технология призвана улучшить воспламенение горючей смеси и, как следствие, повысить топливную эффективность двигателя и снизить объемы вредных выбросов в атмосферу.

На момент подготовки этого номера журнала было известно лишь, что двигатель 3.0 V6 Twin-Turbo на новом MC20 получит систему зажигания с двумя свечами на цилиндр, электрод одной из которых располагается в специальной предкамере. Мотор будет развивать мощность 630 л.с. при 7500 об/мин и максимальный крутящий момент 730 Нм начиная с 3000 об/мин. Мировая премьера нового Maserati MC20 намечена на 9 сентября нынешнего года.

Как сообщил «Движку» директор по продажам Mahle Russia Виктор Кондратьев, система зажигания, выполненная по технологии TJI, в ближайшее время сможет применяться и на автомобилях массового сегмента.

«Мы видим классический процесс распространения передовых технологий: от гоночных автомобилей на автомобили премиум-класса и далее — на более массовые модели. Вариант системы TJI нашел применение в разработанной Mahle модульной гибридной силовой установке MHP (Modular Hybrid Powertrain). Такие силовые установки будут устанавливаться на широком перечне автомобилей — от малолитражек до кроссоверов. Переговоры с автопроизводителями по использованию технологий Mahle активно ведутся, и мы увидим их внедрение в ближайшие годы», — рассказал нашему корреспонденту В. Кондратьев ■

Schaeffler выпустил новый ремкомплект цепи ГРМ

редактор рубрики
Роман Зубко



Концерн Schaeffler объявил о выпуске ремкомплекта INA Timing Chain KIT для замены цепи ГРМ в двигателях 1.2 TSI группы Volkswagen.

В новый ремкомплект, как сообщает пресс-служба концерна, включено все, что необходимо для замены цепи ГРМ. Помимо самой цепи в набор входят, в частности, звездочки распределительного и коленчатого валов, натяжитель цепи, направляющие — всего свыше 25 деталей.

Кроме того, в комплект включен специальный состав для смазки цепи Chain Protect, разработанный

совместно с Liqui Moly. Как заявляет производитель, данный состав на 20% снижает износ цепи при обкатке после замены, продлевая тем самым срок службы цепного привода в целом.

Schaeffler разработал также специальный инструмент для профессиональной замены звездочки коленчатого вала.

Четырехцилиндровый турбированный двигатель 1.2 TSI использовался на целом ряде моделей Volkswagen Group таких марок, как Audi, Seat, Skoda и Volkswagen. В 2017 году ему на смену пришел трехцилиндровый турбомотор 1.0 TSI нового поколения ■



TMD Friction представил тормозные колодки для электромобилей и гибридов

Компания TMD Friction объявила о расширении ассортимента тормозных колодок для электрических и гибридных автомобилей.

Как сообщает пресс-служба TMD Friction, в настоящее время компания серийно производит детали тормозной системы для таких электрокаров и гибридов, как Volkswagen e-Golf, ряд моделей Tesla, BMW i8 и Porsche Taycan. В ближайшее время тормозные колодки для этих машин станут доступны не только на конвейерах автопроизводителей, но и на рынке постгарантийного обслуживания.

«Сегодня мы предлагаем широкий ассортимент тормозных колодок для электрических и гибридных машин, который покрывает большую часть парка электромобилей в Европе, Африке и на Ближнем Востоке», — заявил исполнительный вице-президент подразделения Aftermarket компании TMD Friction Клемент де Валон. — В зависимости от региона продаж продукция поставляется под брендами Textar, Mintex или Nisshinbo».

TMD Friction, как уточняет пресс-служба компании, ежегодно инвестирует свыше 30 млн евро в разработку новых технологий и методик испытаний фрикционных материалов ■



ACDelco начал выпускать аккумуляторы

Бренд ACDelco объявил о начале продаж автомобильных аккумуляторных батарей, позиционируемых в качестве недорогой альтернативы оригинальным.

Аккумуляторы ACDelco, как отмечает компания-производитель, представляют собой оптимальный баланс всех параметров и характеристик — от надежности до удобства эксплуатации.

Применение технологии Calcium, по заявлению производителя, позволяет батареям выдерживать глубокие разряды и быть устойчивыми к перепадам напряжения. Положительный кальциевый электрод аккумуляторов изготовлен из ленты толщиной не менее 0,85 мм, что обеспечивает требуемый жизненный ресурс батареи при эксплуатации. Отрицательный кальциевый электрод изготовлен из сплава, легированного оловом в количестве 0,4%.

За счет этого обеспечивается механически прочная структура токоотвода, а аккумулятор выдерживает возникающие при эксплуатации машины вибрационные нагрузки. Увеличенная реакционная поверхность электродных пластин, в свою очередь, позволяет увеличить пусковые токи и прием заряда.

На первых порах в линейку аккумуляторных батарей ACDelco будут входить модели для европейских, американских, отечественных и азиатских автомобилей. Гарантийный срок эксплуатации аккумуляторов составляет 24 месяца с даты производства ■



Trialli выпустил новые амортизаторы

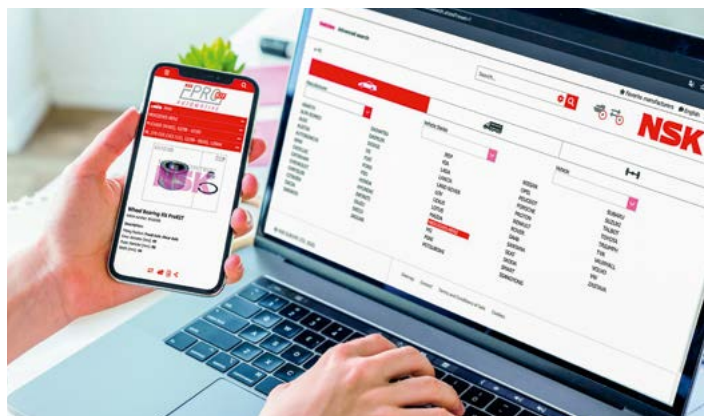
Компания Trialli объявила о расширении фирменной линейки амортизаторов за счет моделей для целого ряда автомобилей Lada и иномарок.

Как сообщает пресс-служба компании, к нынешнему лету в продажу поступили 15 новых позиций.

В частности, Trialli представил амортизаторы для таких популярных отечественных автомобилей, как ВАЗ 2108–21099, 2110–2112, 2113–2115, Lada Granta Sport и Largus Cross. Кроме того, на рынок вышли амортизаторы Trialli для иномарок Skoda Octavia (13–) и Kodiaq (16–), Hyundai Creta (16–), Volkswagen Tiguan (07–).

Диапазон розничных цен на новинки — от 2500 рублей (за амортизаторы для Lada Granta Sport) до 4530 рублей (для Skoda Octavia).

Ранее, напомним, компания Trialli выпустила тормозные диски для автомобилей отечественного и зарубежного производства ■



NSK опубликовал новый онлайн-каталог

Компания NSK объявила о выходе в свет нового онлайн-каталога, охватывающего весь ассортимент фирменных наборов ступичных подшипников ProKIT для послегарантийного авторынka.

В новом онлайн-каталоге, как уточняет пресс-служба компании, представлена вся линейка комплектов ProKIT. Информация сгруппирована по OEM-номерам для легковых автомобилей, коммерческого транспорта и применения на осях. Чтобы получить список доступных комплектов ProKIT, пользователям достаточно указать производителя и серию автомобиля. Для более детализированной информации доступна функция расширенного поиска.

Сайт также дает возможность создавать списки для просмотров, проводить сравнения, отмечать избранных производителей и скачивать технические данные продукции. В техническом паспорте ProKIT указаны параметры выбранного ступичного подшипника, в том числе данные о производителе, модели и годе производства транспортного средства, а также OEM-номер детали. Технические данные предоставляются в формате PDF, который подходит для просмотра как на персональных компьютерах, так и на портативных устройствах.

Новый каталог доступен на десяти языках: английском, немецком, испанском, французском, итальянском, польском, португальском, турецком, русском и японском.

Комплекты ProKIT для послегарантийного авторынka содержат ступичные подшипники, проверенные и одобренные производителем оригинального оборудования, а также все необходимые для монтажа компоненты, такие как стопорные кольца, уплотнения и крепеж ■

Gates представил новые шланги

Компания Gates объявила о выпуске новых автомобильных шлангов для рынка послепродажного обслуживания.

Как сообщает пресс-служба компании, на рынок выйдут детали трех типов: литые топливные шланги для бензина и дизельного топлива, шланги вентиляции картера и воздухозаборные шланги для систем управления подачей воздуха.

Первые 50 литых топливных шлангов Gates разработаны для замены популярных деталей для автомобилей Citroen, Mercedes-Benz и Renault. Новинки предназначены для таких моделей, как Citroen C3 1.4 HDi Mk I и II, Mercedes-Benz Sprinter 208 и 316, а также Renault Clio 1.5 DCi Mk 1–4. Шланги, как заявляет производитель, представляют собой более долговечное решение проблем, которые могут быть связаны с использованием низкокачественного топлива, способного вызывать закупоривание топливопроводов.

Первые 25 позиций из новой линейки шлангов вентиляции картера от Gates адресованы владельцам таких автомобилей, как BMW E38 и E39, Ford Focus I, а также Fiat 500 1.4 и Grande Punto 1.4. Эти шланги, по заявлению производителя, содержат усиленные элементы, выполненные из более прочной пластмассы, нежели та, что традиционно используется в оригинальных деталях.

Первые 25 позиций воздухозаборных шлангов Gates предназначены, в частности, для BMW E39 в версиях 525i и 523i (начиная с 1996 года), Ford C-Max 1.6 TDCi (с 2003-го) и Dacia Logan 1.5 DCi. Gates изготавливает такие шланги из материалов EPDM и NBR в соответствии со стандартами производства оригинальных компонентов.

Даты выхода новинок на рынок послепродажного обслуживания будут объявлены позднее ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Wolf Lubricants представил новые масла

Компания Wolf Lubricants объявила о поступлении в продажу новых продуктов, соответствующих спецификациям RN17 FE и RN17 компании Renault.

Wolf, как сообщает пресс-служба компании, стал одним из первых независимых производителей, выпустивших моторные масла, одобренные в соответствии с указанной спецификацией.

В стандартах RN17 от 2018 года объединены пересмотренные технические требования RN0700, RN0710 и RN0720 к смазочным материалам, обеспечивающие единые решения для дистрибьюторов и автомастерских. Спецификация RN17 создавалась для современных бензиновых двигателей с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива (TGDI) и включает защиту бензиновых сажевых фильтров (GPF).

Новое масло OfficialTech 0W20 C5 RFE, как уточняет производитель, специально разработано для использования в новейших дизельных двигателях Renault с дизельными сажевыми фильтрами (DPF), для которых требуется масло, соответствующее требованиям новой спецификации RN17 FE. Кроме того, его можно использовать во всех двигателях, требующих малозольных масел в соответствии с новой спецификацией ACEA C5.

Масло OfficialTech 5W30 C3 RN прошло испытания на обеспечение окислительных характеристик, износостойкости клапанного механизма и уровня чистоты поршня двигателя. Его можно использовать там, где ранее требовалось соответствие техническим требованиям RN0700 и RN0710. Это позволяет применять новое масло для обслуживания целого ряда моделей Dacia и Renault.

Новое масло разработано для удовлетворения требований Renault к среднезольному маслу, предназначенному для постоянной эксплуатации в бензиновых и дизельных двигателях стандарта Euro 6, а также для двигателей Renault с сажевыми фильтрами, которые поставляются на европейский рынок с конца 2018 года. В будущем, прогнозируют в Wolf, этот сегмент значительно вырастет за счет флагманских моделей Renault серии K9K ■



Bosch начал выпускать новые датчики для навигационных систем

Компания Bosch объявила о запуске в серийное производство полупроводниковых MEMS-датчиков SMI230.

Новые датчики, как уточняет пресс-служба компании, с высокой точностью регистрируют изменения в направлении и скорости движения автомобиля, оценивают информацию и передают ее в навигационную систему. Там эти данные обрабатываются через глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS). Местоположение машины по этому методу, как утверждает производитель, определяется даже в том случае, когда прерывается GPS-сигнал.

В одном корпусе нового MEMS-датчика соединены два высокочувствительных чипа: один определяет ускорение транспортного средства, второй — угловую скорость. За счет подобной комбинации, по заявлению производителя, достигается высокая точность и скорость, с которой фиксируются изменения в движении автомобиля; путь машины на экране навигатора отображается более плавно, нежели в традиционных GPS-системах.

Полупроводниковые чипы Bosch используются в основном как датчики для систем безопасности или для мультимедийных и коммуникационных приложений, а также в обычных и электрифицированных силовых агрегатах. Возможности SMI230 позволяют также улучшить автоматические системы управления, где особенно важна точность данных.

Кроме того, как отмечают в Bosch, такие MEMS-датчики подходят для систем сигнализации транспортных средств: они способны реагировать на вибрации и удары, а при дорожно-транспортном происшествии фиксируют столкновение или переворот и автоматически запускают систему экстренного вызова eCall ■



Fixar расширил линейку деталей подвески

Компания Carberry GmbH объявила о расширении ассортимента деталей подвески и рулевого управления для российского рынка, выпускаемых под брендом Fixar.

В рамках недавнего обновления, как сообщает пресс-служба компании, линейка компонентов Fixar расширилась в таких товарных группах, как сайлент-блоки, втулки и тяги стабилизатора, опоры двигателя и рычаги.

Новинки предназначены преимущественно для автомобилей японских и корейских марок. Среди самых актуальных позиций производитель называет втулки стабилизатора Fixar FG0668 для Lexus RX (08–), а также опоры двигателя для Hyundai Solaris (10–) и Toyota Camry (11–): FL0186 и FL0193 соответственно. Владельцам автомобилей Opel Astra H (04–) адресованы новые детали подвески с артикулами FG0663, FL0189, FL0190. Детали подвески и рулевого управления Fixar предназначены для установки на большинство популярных автомобилей европейского, азиатского и американского производства.

Все автокомпоненты марки сертифицированы и соответствуют требованиям законодательства ЕС и EAC; заводы Carberry GmbH имеют сертификаты ISO/TS16949:2009. На детали подвески Fixar распространяется гарантия на срок 12 месяцев с момента покупки ■



редактор рубрики
Роман Зубко

Zekkert выпустил новые детали подвески

Компания Zekkert объявила о расширении фирменного ассортимента компонентов подвески.

Линейка, как сообщает пресс-служба компании, расширилась за счет более чем 400 новых артикулов.

Новинки от Zekkert предназначены для таких автомобилей, как Renault Logan II (13–), Clio III (06–), Megane II (02–), Scenic II (03–); BMW 1 Series (04–), 3 Series (04–), X1 в кузове E84 (09–); Hyundai Elantra III (10–), i30 II (11–), Solaris (10–); Kia Ceed II (12–), Rio III (11–), Picanto II (11–); Ford C-Max II (10–), Focus III (11–); Mazda6 (07–), и других.

Элементы подвески марки Zekkert имеют антикоррозийное электрофоретическое покрытие. Большинство деталей, как заявляет производитель, разрабатываются согласно OEM-номерам.

Материалы, используемые для производства деталей (резина, пластик, металл), идентичны тем, что применяются в оригинальных изделиях. Элементы подвески Zekkert проходят четырехступенчатую проверку качества на всех этапах производства ■



Osram представил новое поколение светодиодных ламп

Компания Osram представила светодиодные лампы LEDriving HL нового поколения для фар головного света.

Со сменой поколений, как сообщает пресс-служба компании, лампы претерпели модернизацию. Кроме того, в линейке появилась новая позиция — лампа стандарта H4 в дополнение к цоколям H7, H11 и HВ4.

Новые лампы LEDriving HL стали более компактными по сравнению с моделями прежнего поколения. Внешний блок управления в новых лампах отсутствует — вся управляющая электроника встроена внутрь корпуса.

По геометрии новые светодиодные лампы полностью повторяют галогенные; цоколи идентичны, размер и расположение чипов соответствуют вольфрамовой нити накаливания. За счет этого, как заявляет производитель, новые лампы LEDriving HL совместимы практически с любым из существующих на рынке автомобилей. Кроме того, их можно использовать на мотоциклах и коммерческом транспорте: лампы могут работать при напряжении 12 и 24 В.

Лампы LEDriving HL излучают яркий белый свет с цветовой температурой 6000 К; они подходят как для линзованной головной оптики, так и для фар с традиционным отражателем. От перегрева лампы защищает фирменная технология отвода тепла. Срок службы источников достигает 5 тыс. часов.

Выпускаются новые лампы на заводе Osram в Италии; гарантия — 5 лет. Как отмечает

производитель, лампы LEDriving HL не получили одобрения ECE; их нельзя использовать на дорогах общего пользования ■



Metaco приступил к выпуску топливных насосов

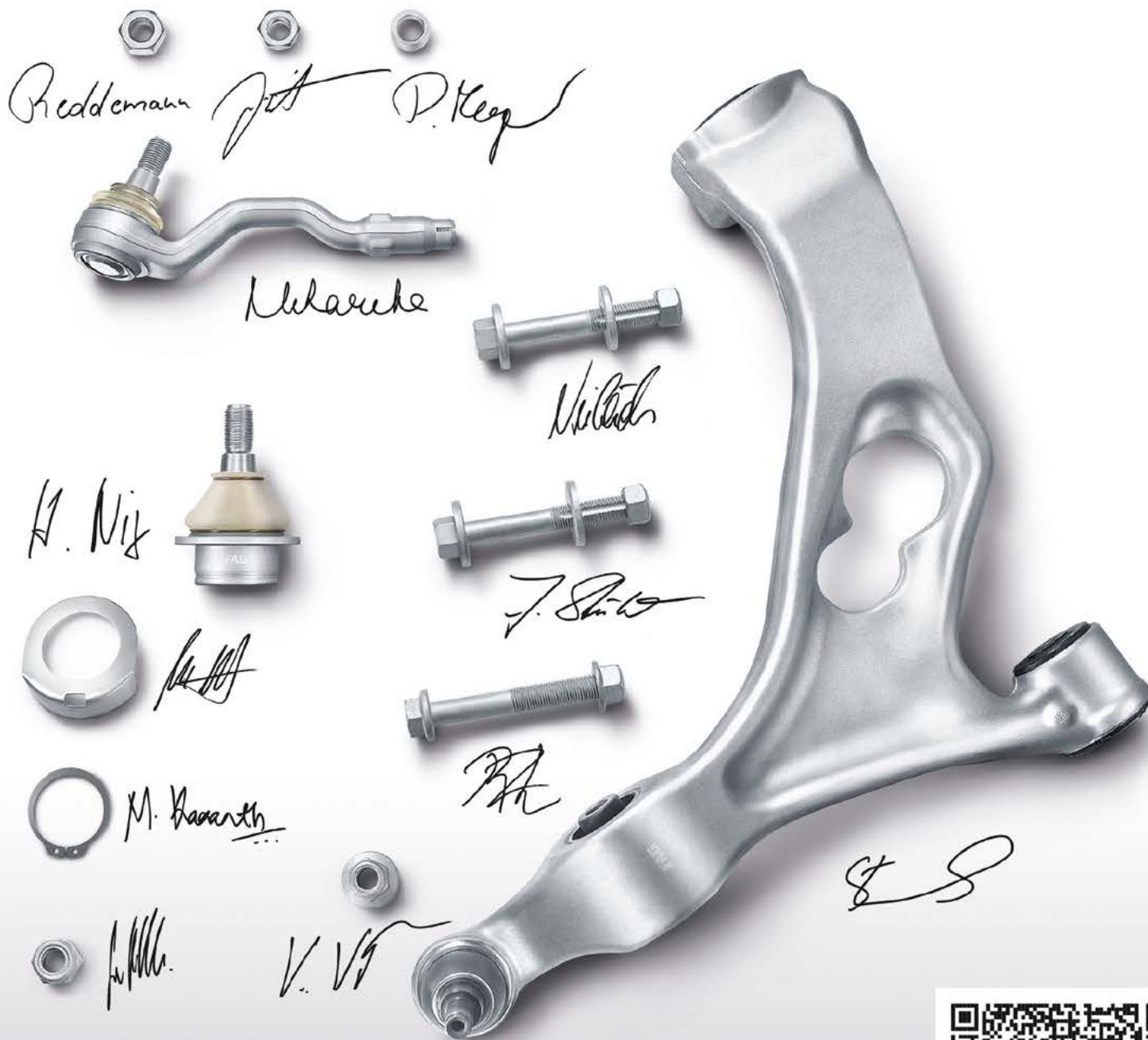
Бренд Metaco объявил о расширении линейки выпускаемых автокомпонентов за счет новой товарной группы — топливных насосов. В настоящее время, как сообщает пресс-служба бренда, в ассортимент входит 61 артикул.

Топливные насосы Metaco производятся в Китае, на предприятии, сертифицированном по стандарту IATF 16949:2016, — OEM-поставщике компании Lifan. Заготовки для деталей обрабатываются методом электроэрозионного вырезания на швейцарских станках.

Система ERP, как заявляют представители бренда, исключает ошибки на подготовительном этапе. Собственная лаборатория завода позволяет тестировать детали на каждом этапе производства.

Всего проводится более 30 испытаний: на герметичность и электромагнитную совместимость, тест шумовых характеристик, температурный, солевой, разрушающий тесты и т.д. Перед упаковкой каждый насос проверяется на работоспособность ■





FAG



Качество, которым мы гордимся.

Являясь разработчиком технических инноваций со 130-летним опытом производства решений для ходовой части автомобиля, FAG делает ставку на бескомпромиссное качество: Каждый отдельный компонент или интеллектуальное решение для ремонта узлов шасси транспортного средства разработаны и испытаны инженерами Schaeffler в соответствии с самыми высокими стандартами качества.

Больше информации:

www.schaeffler.ru/aftermarket, www.repxpert.ru

SCHAEFFLER



ГОТОВИМ К ПУТЕШЕСТВИЮ ТОРМОЗНУЮ СИСТЕМУ



Станислав Мартинкевич

Итак, для начала определимся, что вообще такое тормозная жидкость (ТЖ). Обычная вода для использования в гидравлической системе не годится: это источник коррозии. Изначально понятны две характеристики состава: температурная и гигроскопичная. Тормозная жидкость не должна впитывать влагу, не должна закипать и замерзать.

Вариантов было много, начиная от минерального и касторового масла напополам с бутиловым спиртом и заканчивая жидкостями на полигликолевой основе в сочетании с полиэфирами борной кислоты. Последние составы используются и по сей день.

Поскольку изобретателями жидкости стали американцы, то именно они в итоге и придумали стандарты качества этого состава. Если быть точнее, составил их Департамент транспорта США (US Department of transport, или DOT).

Да-да, привычные всему миру маркировки «тормозухи» DOT 3,

4, 5 — не что иное, как название контролирующего ведомства США, стандарты которого обязаны выполнять все производители тормозных жидкостей мира, в том числе и Brembo. Собственно, цифры в названии обозначают различные типы тормозного состава. Их характеристики со времен изобретения не изменились: производители «играют» с вязкостью, задают более высокие параметры закипания и более низкие замерзания, а также стараются максимально уберечь жидкость от впитывания влаги. Кроме того, свою лепту в эволюцию тормозной жидкости внесли системы ABS и ESP. В результате сегодня существует несколько видов и подвидов тормозной жидкости, которые, разумеется, не надо смешивать при замене или доливке.

Если брать в общем, то существуют жидкости типа DOT 3, DOT 4, DOT 5.1 на полигликолевой основе и DOT 5 на силиконовой. Если говорить об их применяемости, то жидкость типа DOT 4 используется на большинстве транспортных средств. Для автомобилей с повышенной нагрузкой или эксплуатируемых в странах с холодным климатом Brembo разработала

жидкость типа DOT 4 используется на большинстве транспортных средств. Для автомобилей с повышенной нагрузкой или эксплуатируемых в странах с холодным климатом Brembo разработала

жидкость типа DOT 4 используется на большинстве транспортных средств. Для автомобилей с повышенной нагрузкой или эксплуатируемых в странах с холодным климатом Brembo разработала

Почему важна температура кипения ТЖ? Все просто: при интенсивном замедлении тепло передается от колодок тормозным цилиндрам и затем тормозной жидкости. Если темп торможения очень высокий, жидкость может закипеть, что приводит к образованию пузырьков воздуха. При большом их количестве может образоваться воздушная пробка, способная вызвать отказ (провал педали) тормозов



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность СТО «Стайер» за помощь в подготовке материала.



Тем, кто планирует отправиться в путешествие в горные районы, о надежности тормозной системы нужно заботиться вдвойне внимательнее.

улучшенный состав DOT 4 Low Viscosity («низкая вязкость»).

Отдельно нужно сказать о жидкостях пятого типа. Их существует два вида: DOT 5 и DOT 5.1. Несмотря на то что оба изначально предназначены для очень серьезных нагрузок на тормозную систему (например, для спортивных машин), их составы существенно различаются.

DOT 5 сделан на силиконовой основе с температурой кипения не менее 250 °C и практически не восприимчив к влаге, зато, увы, восприимчив к воздуху — другими словами, у него высокая степень аэрации. Это крайне негативно отразилось на эксплуатации автомобилей с системой ABS, то есть на всех на сегодняшний день,



поэтому DOT 5 для применения на таких машинах был запрещен.

В результате производители вернулись к гликолевой основе с пакетом присадок — так получилась тормозная жидкость DOT 5.1, позволившая повысить температуру кипения до 275 °C.

Когда и как нужно менять тормозную жидкость

Чаще всего тормозная жидкость требует замены из-за чрезмерного набора влаги. В результате частых перепадов температур



в тормозной системе образуется конденсат, который со временем впитывается в жидкость, заметно ухудшая ее свойства — главным образом температурные.

«Изношенная» тормозная жидкость приводит к умягчению работы педали тормоза, позднему срабатыванию системы и в критических случаях — к ее отказу. Причем у проверки жидкости есть свои нюансы.

Измерение количества влаги в тормозной жидкости обычно

проводят путем ее анализа на электропроводность. Специальный щуп опускают в расширительный бачок и измеряют электрическое сопро-

Почему важна вязкость ТЖ? Инженеры компании Brembo отвечают, что речь скорее не о собственно вязкости, а о ее постоянстве вне зависимости от внешних условий. С тормозной жидкостью ничего не должно происходить в диапазоне рабочих температур от от -50 °C до +100 °C, что опять же особенно важно для автомобилей с системами ABS и ESP. Кроме того, тормозная жидкость не должна оказывать разрушающего действия на резиновые, пластиковые и металлические детали тормозной системы. Антикоррозионные свойства определяются индексом pH, который должен находиться строго в пределах от 7 до 11,5.



На сегодняшний день Brembo предлагает глобальный подход к обслуживанию тормозной системы. В ассортименте компании не только диски, колодки и суппорты, имеющие признанный мировой уровень качества, но и тормозная жидкость, а также смазка и ремкомплекты для суппортов. Комплексное применение компонентов Brembo гарантирует максимальную эффективность тормозной системы.

тивление жидкости: чем оно меньше, тем больше влаги набрала тормозная жидкость.

Специалисты компании Brembo подчеркивают, что именно тут становятся очевидными некоторые особенности. Дело в том, что современные тормозные жидкости содержат присадки, которые изменяют электрическое сопротивление. Кроме того, количество влаги в бачке и магистралях может заметно различаться. Так что лучше всего проверять тормозную жидкость на температуру закипания, что делают с помощью специального прибора.

В целом, тормозную жидкость лучше полностью обновлять каждые два года или ориентироваться на регламент автопроизводителя, если там указаны иные сроки. Доливать жидкость тоже можно, но это, скорее, временная мера — вскоре её необходимо полностью заменить. Если тормозная жидкость «уходит» регулярно — это сигнал для скорейшей диагностики всей тормозной системы: возможно, в контуре утечка или сильно изношены детали узла.

ВАЖНО: доливать к «меньшему» типу «большой» возможно, а вот в обратном порядке использовать тормозные жидкости категорически нельзя. То есть переход от DOT 3 к DOT 4 или от DOT 4 к DOT 5.1 допускается, а вот обратно — нет.



РУЛЕВЬЕ НАКОНЕЧНИКИ для Renault Logan



Фото: журнал «Движок»



Оригинал vs Ashika • CTR • Flennor • Zekkert • Fenox
• Torque • Lynx • Swag • FAG • Moog



Илья Шельменкин

Журнал «Движок» продолжает испытывать на прочность автомобильные запчасти. На этот раз мы решили проверить рулевые наконечники для одной из самых популярных машин российского рынка — Renault Logan первого поколения. Для этого мы закупили оригинальный наконечник Renault и десять аналогов разных ценовых категорий. О том, что из этого вышло, читайте далее.

Оригинальный рулевой наконечник Renault



1945

—P—

Производство: Франция

Родной рулевой наконечник Renault с оригинальным номером 485202867R применяется не только на моделях Logan и Sandero, но и на отечественном аналоге румыно-французской машины в кузове универсал — Lada Largus.

Ashika

Производство: за пределами ЕС

630

—P—



630

—P—

Flenor

Производство: НЕИЗВЕСТНО

CTR

Производство: Южная Корея

1020

—P—



557

—P—

Zekert

Производство: НЕИЗВЕСТНО

Fenox

Производство: **НЕИЗВЕСТНО**

787

—P—



912

—P—

Swag

Производство: **НЕИЗВЕСТНО**

Torque

Производство: **Китай**



620

—P—



783

—P—

FAG

Производство: **НЕИЗВЕСТНО**

Lynx

Производство: **НЕИЗВЕСТНО**



634

—P—



955

—P—

Moog

Производство: **Испания**

Качество - это не проблема

Превыше всего безопасность
Выбирайте НК



THE RELIABLE PART

Детали рулевого управления являются одними из самых важных компонентов безопасности вашего автомобиля. Все изделия в рулевом управлении НК изготовлены из материалов в соответствии со стандартами качества, которые гарантируют высокую прочность и длительный срок эксплуатации. Рулевое управление - это не та область, где вы должны идти на компромисс.

nk-autoparts.com

Методика испытаний

В основе методики испытаний — ГОСТ Р 52433-2005 «Автомобильные транспортные средства. Шарниры шаровые. Технические требования и методы испытаний», который распространяет свое действие в том числе и на рулевые тяги с шаровыми шарнирами (рулевые наконечники).

Испытания, связанные с усилением вырыва и выдавливания, проводились приложением вертикальной нагрузки на универсальной машине растяжения-сжатия Р20 в лаборатории ООО «НПО „Талис“», там же прошли и испытания по проверке пыльников на морозостойкость.

Минимально допустимые значения силы вырыва и силы выдавливания пальца из корпуса шарнира указаны в приложении А к ГОСТу в зависимости от диаметра шарового пальца. В данном случае наши рулевые наконечники имеют два типоразмера пальцев (22 и 25 мм), поэтому согласно ГОСТу у них должны различаться минимально прилагаемые усилия. Правда, с точки зрения логики в рамках применимости на одном и том же автомобиле это не совсем верно.

В диапазоне диаметров шарового пальца от 21 до 24 мм минимальное усилие для вырыва составляет 1500 кгс, на выдавливание — 1900 кгс. Для шаров диаметром от 24 до 27 мм — 2000 и 2500 кгс



соответственно. В комплекте с оригинальным шаровым наконечником не поставляется гайка для его крепления к поворотному кулаку, поэтому пришлось использовать мощную гайку от наконечника Moog.

Имея на руках оригинальную деталь, именно ее параметры мы будем считать эталонными, поскольку именно такие характеристики задавал для своей машины завод-изготовитель. В данном случае

мы видим, что при диаметре шара 22 мм усилие вырыва трехкратно превосходит допустимые значения, что является лучшим результатом среди всех протестированных образцов. А вот усилие выдавливания

Результаты испытаний

Наименование	Диаметр шара, мм	Минимально допустимые значения силы вырыва и силы выдавливания пальца в зависимости от диаметра шара, кгс	Усилие вырыва шарового пальца, кгс (в скобках указан коэффициент запаса прочности)	Усилие выдавливания шарового пальца, кгс (в скобках указан коэффициент запаса прочности)	Количество баллов за вырыв	Количество баллов за выдавливание	Итого, включая дополнительные баллы
Renault	22	1500/2000	4620 (3,08)	2000 (1)	11	2	13 + 1 + 1 (15)
Ashika	25	2000/2500	3940 (1,97)	3520 (1,41)	5	5	10
CTR	22	1500/2000	2100 (1,4)	3660 (1,83)	2	9	11 + 1 (12)
FAG	22	1500/2000	3720 (2,48)	4000 (2)	9	11	20 + 1 (21)
Fenox	22	1500/2000	2500 (1,67)	3120 (1,56)	3	7	10
Flennor	25	2000/2500	1940 (0,97)	4100 (1,64)	1(0)	8	9 (0)
Moog	25	2000/2500	4700 (2,35)	2000 (0,8)	7	1 (0)	8 (0)
Lynx	25	2000/2500	5300* (2,65)	2920 (1,17)	10	4	14* + 1 (15)
Swag	22	1500/2000	3580 (2,39)	3780 (1,89)	8	10	18
Torque	25	2000/2500	3800*(1,9)	2760**(1,1)	4	3	7
Zekkert	25	2000/2500	4000* (2,0)	3820 (1,53)	6	6	12* + 1 (13)

* — срезало резьбу, палец остался в шарнире.

** — испытания остановлены, так как наконечник согнулся — сместилась ось приложения нагрузки.

(0) — не прошел по ГОСТу.



в точности соответствует ГОСТу, что легко объяснимо: рулевой наконечник испытывает минимальную нагрузку на выдавливание в реальных условиях движения, в отличие от нагрузки вырыва, когда, например, автомобиль попадает в яму и вектор удара направлен снизу вверх.

Результаты теста оказались неоднозначными. Во-первых, половина производителей неоригинальной продукции делает увеличенный на 3 мм диаметр шара, а это значит, что нормы ГОСТа для них будут повышены. Во-вторых, по непонятным причинам часть производителей, в отличие от оригинала Renault, показали обратную выносливость: при слабых показателях вырыва детали имеют двойную выдержку на выдавливание, что странно, поскольку рулевой наконечник почти не испытывает такой нагрузки. Так или иначе, места мы решили распределить по сумме заработанных баллов на вырыв и выдавливание, то есть по общему параметру прочности механизма.

Лидером замеров стал рулевой наконечник FAG: показатель вырыва в два с половиной раза превосходит ГОСТ, показатель выдавливания лучше вдвое. **На втором месте** деталь Swag, **на третьем** — Lynx. Третье место прокомментируем подробнее: дело в том, что наконечник Lynx показал рекордную нагрузку на вырыв в 5,3 тонны, после чего у детали срезало резьбу. Однако

с учетом увеличенного диаметра шара коэффициент нагрузки (2,65) у запчасти оказался все равно ниже, чем у оригинала, который выдержал трехкратную перегрузку, при этом резьба осталась целой.

Оригинальный наконечник Renault формально на четвертом месте, но только по причине того, что параметр выдавливания в точности соответствует ГОСТу, — делать эту характеристику более «выносливой» автопроизводитель не посчитал нужным.

У Zekkert при средних показателях оказался слабоват металл — уже при двукратной нагрузке на вырыв срезало резьбу.

Средне-стабильные показатели у CTR, Ashika и Fenox, что особенно удивительно для уважаемого бренда CTR, который регулярно побеждал в наших тестах. Ну а самые слабые — у Torque, Moog и Flennox. У первого при не самой сильной нагрузке погнуло металл, второй не прошел по ГОСТу по параметру выдавливания. Деталь Flennox при

полуторакратном запасе прочности на выдавливание также не прошла по ГОСТу на силу вырыва, а значит, практически бесполезна.

Заморозка пыльников

По сложившемуся обычаю мы расширяем методику испытаний и проводим проверку заранее снятых резиновых пыльников рулевых наконечников на морозоустойчивость. Детали в течение суток выдерживаются при температуре $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ с последующей проверкой на потерю эластичности, так как наконечник гарантированно выйдет из строя при попадании внутрь шарнира песка, грязи и соли, которыми посыпают зимние дороги.

Кстати, отдельно стоит сказать, что только у оригинальной детали Renault и у пыльника компании CTR внутри заложены металлические кольца для обеспечения более плотного прилегания к шаровому пальцу, за что обоим можно добавить по баллу. У FAG защитный пыльник изготавливается из прозрачного полиуретана. У большинства производителей на пыльниках стоит маркировка CR, что свидетельствует о том, что данные чехлы изготовлены из хлоропреновой резины.

К нашему удивлению и чести производителей, температуру $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ успешно выдержали все испытываемые образцы, так что в большинстве регионов нашей страны погодные условия пыльники выдержат.

Однако мы решили подвергнуть запчасти экстремальным нагрузкам и понизили температуру до $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$. Такую цифру смогли выдержать только четыре

Заморозка пыльников

Наименование	Диаметр шара, мм	Заморозка пыльника на $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$	Заморозка пыльника на $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$
Renault	22	+	+
Ashika	25	+	-
CTR	22	+	-
FAG	22	+	+
Fenox	22	+	-
Flennox	25	+	-
Moog	25	+	-
Lynx	25	+	+
Swag	22	+	-
Torque	25	+	-
Zekkert	25	+	+

детали — Renault, FAG, Lynx и Zekkert, которым мы присваиваем по дополнительному баллу. До последнего держался CTR, раскрывшись «розочкой», но не потеряв ни кусочка резины. Остальные пыльники рассыпались.

Химический анализ металла

Завершающая часть испытаний по требованиям ГОСТа — проведение химического анализа и определение марки стали для шарового пальца. Для этого вырванные ранее пальцы из шарниров мы передали в аккредитованную лабораторию НПО «Завод „Волна“», которая имеет в своем распоряжении спектрометр ДФС-500 для распознавания количества каждого легирующего или ухудшающего

свойства сплава элемента в составе стали.

Полученный результат показал, что практически во всех исследованных шаровых опорах рулевых наконечников используются конструкционные легированные стали в пределах 40Х с содержанием хрома около 1% и марганца в пределах 0,7%. Наконечники Lynx и Zekkert (единственные, у которых срезало резьбу) никаких отклонений в металле не показали, так же как и погнувшийся Torque. У шарового наконечника CTR шаровый палец изготовлен из стали 35ХМ — в состав сплава в качестве легирующих добавок помимо хрома и марганца добавлен молибден, который повышает прочность и сопротивляемость износу.



Каков итог?

По сумме заработанных баллов **первое место** безоговорочно занимает рулевой наконечник FAG от немецкого гиганта Schaeffler: ни одного слабого места по всем проведенным замерам.

На второй позиции остается деталь Swag от еще одного немецкого концерна Bilstein Group — правда, с поправкой на то, что очень суровую зиму пыльник может не выдержать.

На третьей ступеньке с равным количеством баллов — оригинал Renault и наконечник от Lynx. У родной французской детали — рекорд по параметру вырыва, грамотная защитная конструкция и сопротивляемость любым морозам, хотя и самая высокая цена. У детали от Lynx также отличный показатель силы вырыва и морозостойчивости.

В общем-то, неплохи и суммарные показатели еще двух брендов — Zekkert и CTR. Последний получил дополнительный балл за защитную конструкцию пыльника. Детали Fennoг и Moog не прошли по ГОСТу и не выдержали суровых морозов. Остальные показали результаты в разной степени ниже среднего.

Журнал «Движок» выражает благодарность лаборатории НПО «Талис» и компании «АМТЕЛ» за помощь в подготовке и проведении теста.

CTR[®]



НОВАЯ УПАКОВКА, УЖЕ СКОРО

КОНТРАКТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

VS

КАПРЕМОНТ



Илья Огородников

Несколько лет назад в журнале «Движок» вышел материал о контрактных моторах и всех нюансах, связанных с его покупкой. Как оказалось, тема для российских автомобилистов крайне актуальная. После обвала курса рубля в 2014 году, во-первых, многие отложили покупку нового авто и принялись чинить имеющееся, во-вторых, выяснили, что по той же причине заметно возросла стоимость импортных запчастей. В результате покупка контрактных агрегатов и деталей — порой едва ли не единственный способ восстановить работоспособность автомобиля за вменяемые деньги. Вместе с компанией «МоторЛэнд» изучаем, как эволюционировал этот бизнес и какие шаги сделал навстречу клиентам.

Напомним, что «контрактными» называют «бэушные» детали и агрегаты, снятые с автомобиля,

Часть 2: Теперь сервис и гарантия

который не имел пробега по РФ, и ввезенные из-за границы по отдельным документам (контрактам). Проще говоря, это подержанные запчасти с иностранных разборок. Хотя обычно этот термин применяется к двигателям, контрактными могут быть любые узлы: коробки передач, детали полного привода и шасси, а также кузовные элементы. Собственно, по словам представителей компании «МоторЛэнд», в таком порядке они и пользуются спросом в России.

Доставка двигателей каждый день

Первая значимая реформа, к которой пришли руководители, — отказ от склада в России. Отныне почти все контрактные де-

тали ввозятся исключительно под заказ из головного подразделения фирмы «МоторЛэнд» в Минске, поскольку доставка осуществляется шесть раз в неделю, то есть практически каждый день.

Подобная логистическая бизнес-модель широко распространена в Европе. При не самых больших расстояниях до основных мест сбыта (маршрут Минск — Санкт-Петербург или Минск — Москва, например, — это менее 1000 км, или день пути) содержать склад просто невыгодно.

Во-первых, необходимо не только строить площадку,

но и поддерживать номенклатуру деталей, пополнять позиции и занимать места неликвидом в ожидании клиента.

Во-вторых, предугадать все позиции все равно не получится: слишком широк спектр популярных моделей, для которых порой предусмотрено по пять-шесть вариантов моторов и по два-три вида коробок передач. Смысла заказывать их впрок нет, поскольку все агрегаты уникальны — они модернизируются производителем регулярно, так что даже на одну и ту же модель одного и того же года выпуска могут, например,



не подходить крепления. С контрактными кузовными деталями проще, однако регулярно дает о себе знать фактор цвета: клиентам даже под перекраску удобнее покупать детали в цвет. Как ни крути, большинство деталей все равно придется заказывать.

Ну и в-третьих, формат ежедневной доставки исключает





необходимость внесения клиентом предоплаты и минимизирует временные издержки: если деталь окажется неподходящей — на следующий день привезут другую, а неподходящую просто заберут обратно без каких-либо санкций по отношению к клиенту.

Улучшенная система контроля качества

«Кот в мешке» — главный аргумент противников контрактных деталей. Знают это и сами поставщики подобных агрегатов,

Компания «МоторЛэнд» обладает собственным транспортным подразделением, так что поставки зависят исключительно от ситуации на границе между союзными государствами — Беларуссией и Россией. Как отмечают экспедиторы фирмы, даже во время пандемии особых проблем с транспортировкой грузов не было

а потому прикладывают усилия к минимизации рисков, связанных с состоянием запчастей.

У компании «МоторЛэнд» — собственные разборки в Европе, где и разуккомплектовываются автомобили. Сами машины закупаются на аукционах в странах ЕС, в США и Японии, после чего уже в виде различных деталей грузятся на паром и доставляются на центральный склад в Минск. Особенно разборщики хвалят японские запчасти, которые (и старше десяти лет) порой выглядят как с конвейера.

Все контрактные двигатели и коробки передач проходят полную проверку еще перед разборкой. Каждая машина отныне снимается на видео: заводится двигатель, показывается щиток приборов с пробегом и горящими/негорящими ошибками, достается масляный щуп, показывается несколько минут работы агрегата или езды на автомобиле. Заполняется чек-лист, и составляется полное описание двигателя.

Как отмечают представители компании, сегодня из-за повышения экологических норм в странах Запада и общего увеличения предложения на вторичном рынке, даже с учетом нынешнего курса рубля, стоимость контрактных агрегатов заметно упала, так что цена сегодня — определяющий фактор развития подобного бизнеса.

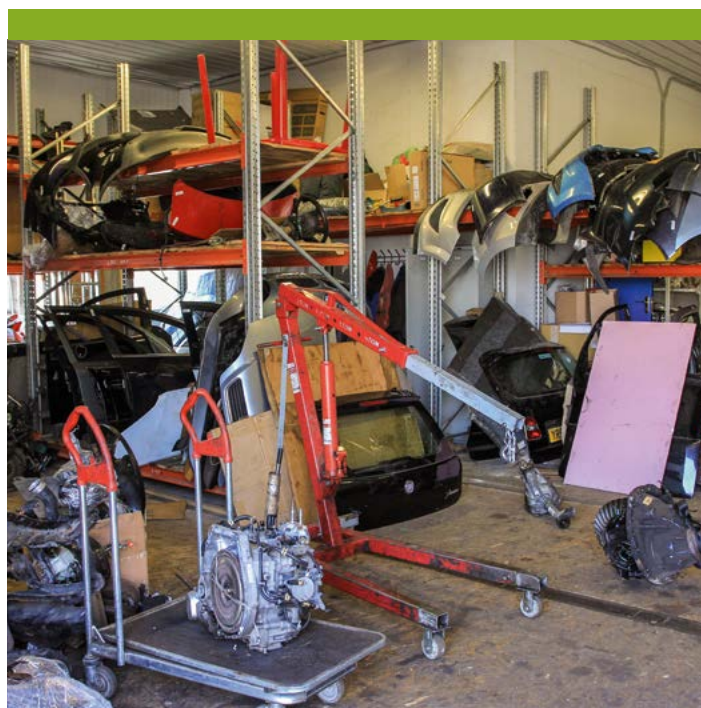
Стоимость некоторых контрактных моторов начинается от 15–20 тыс. рублей и в среднем составляет около 50–60 тыс. рублей. Это чаще всего получается заметно дешевле капитального ремонта двигателя. Кроме того, если при капремонте в процессе могут всплыть «подводные камни», которые ощутимо поднимут стоимость сервиса, то на контрактный мотор

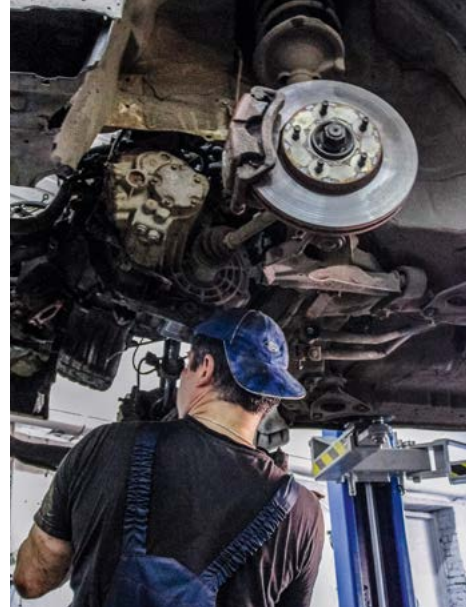
Специалисты компании «МоторЛэнд» с каждым запросом разбираются индивидуально. По их словам, часть двигателей покупать в поддержанном виде не имеет смысла — конструктивные просчеты и неудачные решения отдельных моторов через какое-то время все равно повторятся, так что такие агрегаты лучше ремонтировать

и его установку цена определяется сразу.

Собственный сервис и расширенная гарантия

Закономерный итог развития поставок контрактных компонентов — появление собственного





сервисного центра по установке. До этого клиенту приходилось метаться между поставщиком деталей и сервисом, где ремонтировалась машина, что приводило к массе проблем. Неправильная диагностика, неправильный подбор узла, неправильная установка, возврат, проблемы с логистикой и прочие заморочки при немалой цене заметно усложняли процесс ремонта автомобиля.

Быстро стало понятно, что когда за все этапы ремонта несет ответственность одна организация, проще становится абсолютно всем. В итоге «МоторЛэнд» пришел к формату «все в одном»: клиент привозит неисправную машину и забирает полностью работоспособный автомобиль.

«Увы, чаще всего получается так, что клиент узнает о „смерти“

мотора, когда машина где-то висит на подъемнике. Дальше начинается поиск агрегата по городу, попытка его оперативно привезти. Потом выясняется: что-то не подходит — возврат, перезаказ и т. д. В результате клиент мечется между двумя организациями, которые обвиняют друг друга. Это не нужно ни сервису, ни продавцу двигателей, ни тем более клиенту», — отмечают в «МоторЛэнд».

Ошибок встречается масса. Самая распространенная — неправильный подбор: как при диагностике, так и при поиске ошибаются в номере узла или в версии двигателя / коробки передач. Повреждения при установке детали, ошибочное заключение о работоспособности агрегата — бывает, что мотор устанавливают свободные в данный момент мастера,

Появление собственного СТО тут же дало возможность предоставить клиентам дополнительный фактор безопасности — удвоенную гарантию. Отныне при установке контрактных узлов в сервисе «МоторЛэнд» она составляет два месяца для двигателей и месяца для всех остальных деталей

которые могут просто не иметь достаточной квалификации.

Собственный сервис со специалистами, которые сосредоточены именно на работе с контрактными компонентами и знают многие нюансы, — самый простой способ минимизировать риски от заказа до транспортировки и установки. Даже в случае собственной ошибки максимум, что может потерять

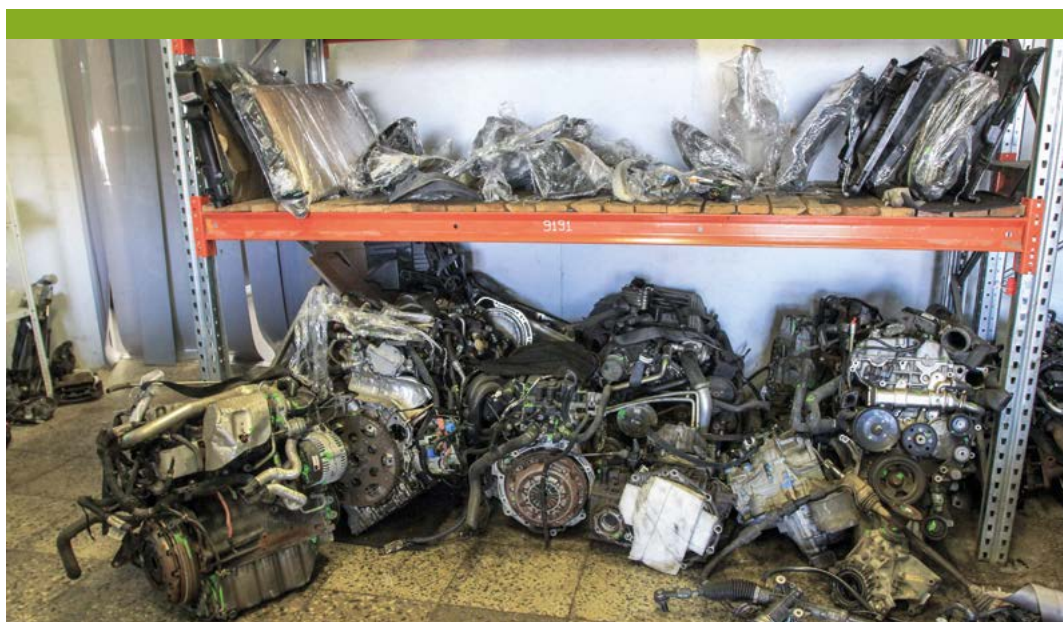
клиент, — день времени на привоз нового узла.

Каков итог?

Останавливаться на достигнутом в компании не собираются. Успешный опыт развития предприятия в Санкт-Петербурге дал толчок федеральной экспансии: сегодня «МоторЛэнд» работает или готовится открыться в 26 городах России.

Сервисные станции пока сосредоточены именно на установке проданных контрактных агрегатов, но в будущем сфера их применения будет расширена до полноформатного мультибрендового СТО. Еще одно потенциально очень перспективное направление — контрактные детали для крупного коммерческого транспорта. На этом пути в компании пока делают первые шаги.

В целом же развитие отрасли идет по пути, о котором давно говорят мировые автопроизводители, — автомобили все чаще чинят целыми узлами, меняя старый агрегат на новый. Только если в богатых странах Запада эта тенденция относится в первую очередь к новым запчастям, которые меняют по гарантии или специальной технической страховке, то на нашем, куда менее платежеспособном, рынке это превращается в поставку контрактных компонентов. По словам представителей «МоторЛэнд», за последние десять лет спрос на подобный сервис увеличился на порядок.



MIMS automechanika MOSCOW

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

 Новые даты

3 – 5 ноября 2020
ЦВК «Экспоцентр», Москва

Получите бесплатный билет!
www.mims.ru



Организатор

ITEMF
EXPO

Место проведения

 ЭКСПОЦЕНТР

Полноуправляемое ШАССИ



На самом деле функция поворота всех колес, попавшая в автопром из сельскохозяйственной и грузовой индустрии, на легковых автомобилях серийно появилась еще в 1987 году на одной из моделей Honda.

Надо сказать, что чего-то принципиально сложного и нового в технологии, которая была придумана еще на заре XX века, не было. На тракторах, грузовиках и внедорожниках конструкция использовалась исключительно для повышения маневренности, уменьшения радиуса поворота и проходимости (в повороте у таких авто задние колеса движутся по колею передних, что снижает сопротивление). Однако Honda нашла этой технологии новое и весьма неожиданное применение. Чтобы разобраться, как это работает, нужно немного углубиться в теорию и понять, как машина поворачивает.

Как это работает в теории?

При повороте передних колес вся геометрия шасси меняется. Даже при повороте на месте из-за наличия угла кастера и плеча обкатки сдвигается центр масс автомобиля, изменяется угол продольного и поперечного крена. Меняется и положение задних колес относительно оси движения, даже неразрезная балка немного изменит углы установки. В динамике все будет еще сложнее: добавится крен от воздействия центробежных сил на центр масс машины, уводы резины и тому подобные факторы.

Мгновенный центр поворота, радиусы поворота передней



С чего начиналась технология и к чему в итоге пришла



и задней оси соотносятся заметно сложнее, чем в известном правиле Аккермана. Но именно по этой условной схеме проще всего понять, как будет поворачивать машина.

На идеально упрощенном шасси у всех колес есть единый

центр поворота. У неповоротных колес задней оси радиусы поворота накладываются друг на друга и перпендикулярны траектории своего движения. Но при этом в каждый момент времени задние колеса относительно траектории



Борис Игнашин

О полноуправляемых шасси для легковых автомобилей, то есть тех, где поворачиваются все четыре колеса, уже успели подзабыть. Недолгий расцвет технологии в начале 1990-х годов быстро сошел на нет с развитием многорычажных подвесок. Но в последние годы у производителей снова наблюдается рост интереса к этой любопытной конструкции. С чем это связано и насколько востребованы возможности этой технологии сейчас?

центра масс и геометрического центра автомобиля движутся «наружу» поворота.

И чем короче колесная база, тем больше угол между осью поворота задних колес и центром масс и геометрическим центр машины. И, напротив, чем больше база, тем этот угол меньше. Чем короче база, тем больше уводы задних колес.

Если сделать задние колеса поворачивающимися, то можно достичь нескольких целей. Во-первых, при повороте колес в противоположную по отношению к передним сторону сильно сокращается радиус разворота, а равно и углы увода резины каждого из колес, что важно, например, при движении по слабым грунтам и для сокращения износа покрышек.

Во-вторых, имеет смысл и поворот задних колес в ту же сторону, что и передние. При небольшом угле отклонения с точки зрения геометрии шасси и углов уводов задних колес машина становится «длиннее», а при той же величине перемещения по перпендикуляру относительно траектории сильно возрастает радиус поворота, а значит, уменьшаются центробежные нагрузки и перераспределение массы машины. А это значит, что подвески работают в лучших условиях.

Получается, на малой скорости выгодно отклонять задние колеса в противоположную сторону относительно поворота передних — это улучшает маневренность, а на большой скорости надо поворачивать в ту же сторону — это улучшает устойчивость, управляемость и способность шасси вос-

Прочем, с той же рейкой и механико-гидравлическим приводом. Напомню, об электроусилителях высокого качества на массовых авто речи еще не шло, а первая многорычажная подвеска на Mercedes W201 как раз завоевывала мир и уже получила признание — именно с таким типом подвесок разрабатывали флагманские модели «большой немецкой тройки».

Управляемость тогда как раз успела стать трендом. Автожурналисты хвалили машины, которые хорошо рулились и стояли на траектории, но при этом не обладали «железобетонной» подвеской.

Потребители тоже оценили возможности шасси с новым уровнем настройки. Неразрезные мосты и диагональные рычаги в первую очередь стремились заменить у заднеприводных машин. Для переднеприводников неплохие



1990-х годов требования к шасси даже для простых легковых автомобилей выросли настолько, что в сравнении с ними спортивные авто 1980-х смотрелись тележками для движения по прямой.

Разумеется, полноуправляемые шасси в том виде, в котором они были разработаны в Японии (интерес проявляли Honda, Infinity, Mitsubishi и Nissan), не могли стать массовыми.

Для европейских производителей актуальность этого технического решения была весьма умеренной. Так, для BMW 850 была создана система Active Rear Axle Kinematics (ARAX), однако волна интереса к сложным конструкциям быстро сошла на нет. В 1994 году произошло другое знаковое событие — компания Bosch предложила первую систему стабилизации ESP. В сочетании с многорычажными подвесками она позволяла достичь лучшей эффективности при заметной меньшей стоимости.

Заинтересовало полноуправляемое шасси и американцев, которые в начале 2000-х попробовали оборудовать этой системой любимые в США большие пикапы для улучшения маневренности. Но и там конструкция оказалась дороговатой.

Возвращение к истокам

Однако идея не отправилась в архив. На волне увлечения мехатронными шасси о ней вспомнили и... приспособили к многорычажной подвеске. Ведь что такое «многорычажка»? Правильно, подвеска, которая сама меняет углы установки колес в зависимости от нагрузки.

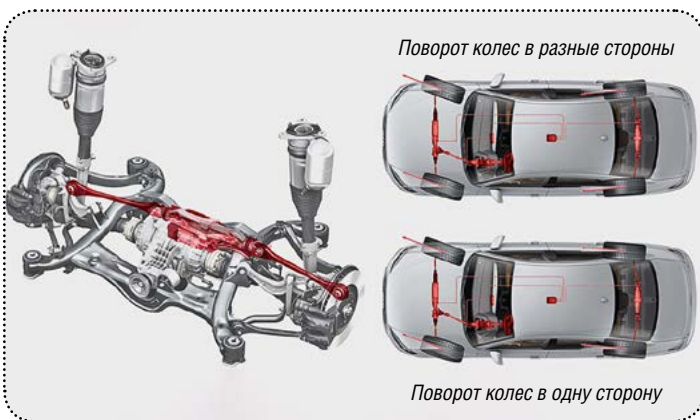
Porsche и Ferrari первыми добавили к стандартной «многорычажке» исполнительные

механизмы, наделив ее возможностями полноуправляемого шасси. На фоне стоимости этих машин цена доработки не казалась чрезмерной, а потому была оправдана. Пусть углы поворота колес при отсутствии полноценного рулевого управления на задней оси и невелики, но их хватает для заметного улучшения поведения в поворотах.

В дальнейшем, со снижением стоимости мехатронных компонентов, появилась возможность применить идею и на более «дешевых» машинах. Так, сегодня полноуправляемое шасси активно использует компания Audi на старших моделях на платформе MLB-Evo. Там конструкция подразумевает наличие на задней оси дополнительных подвижных тяг, которые управляются электроприводами по сигналу бортового компьютера и меняют угол поворота задних колес в пределах пяти градусов в зависимости от скорости и угла поворота передних. То есть технически управляемая задняя ось работает «по проводам», что заметно упрощает конструкцию.

Использование мехатронных приводов позволяет уменьшить зависимость настроек управляемости от жесткости шасси, в частности от режимов работы пневмоподвески, снизить затраты на доводку управляемости и влияние загрузки машины на процесс руления, а также заметно повысить маневренность.

Однако пока все это оправданно только на автомобилях премиум-класса: подобная доработка шасси не столь критично сказывается на общей стоимости и без того дорогого автомобиля.



принимать боковые нагрузки. Даже несколько градусов отклонения эквивалентны увеличению радиуса поворота на значимую величину. При этом чем компактнее машина, тем более выражен эффект.

Как осуществилось технически?

Идея японцев в конце 1980-х годов была проста: ставим на заднюю ось рейку, от рейки передних колес прокладываем вал, и при малых углах отклонения колеса задней оси поворачиваются в ту же сторону, что и передние, а при больших углах поворотов, соответствующих малой скорости движения, — в противоположную. Очень скоро несовершенство такого примитивного алгоритма стало очевидным, и к 1991 году схему заменили на электронное управление.



возможности открывались при использовании более простой полузависимой подвески, но чуть упрощенные «многорычажки» для них тоже готовили. К середине



КАМАЗ разработал свой первый электрогрузовик

редактор рубрики
Роман Зубко



Специалисты научно-технического центра КАМАЗа работают над семейством грузовиков на полностью электрической тяге, первым представителем которого стал мусоровоз с индексом 53198.

Как сообщает пресс-служба Камского автозавода, новый КАМАЗ-53198 представляет собой мусоровоз с колесной формулой 4x2. Грузоподъемность шасси составляет 12 тонн, мусоровозной надстройки — 6 тонн; полная масса автомобиля 19,5 тонны.

Электрогрузовик оснащается тяговой аккумуляторной батареей емкостью 156,6 кВт·ч. Запас хода при полной массе с учетом работы надстройки на прессование мусора — 100 км. Производитель заявляет, что подобный запас позволит осуществить на одной зарядке не менее двух циклов сбора и выгрузки мусора — это в целом

соответствует стандартному режиму эксплуатации мусоровозов в крупных городах. Электрогрузовик также оснастит системой полуавтономного вождения City Pilot, разработанной камазовскими инженерами.

Шасси нового 53198 уже изготовлено, в настоящее время специалисты НТЦ КАМАЗа калибруют и настраивают электрические и электронные системы грузовика. В августе завод планирует запустить дорожные испытания машины с мусоровозной надстройкой. Старт серийного производства нового КАМАЗ-53198 запланирован на 2023 год.

Затем семейство камских электрогрузовиков под названием «Чистогор» расширится — в него войдет целый ряд моделей с разной полной массой, колесной формулой, длиной и кузовами разного типа ■



Ford и Volkswagen совместно выпустят три новинки в сегменте LCV

Компании Ford и Volkswagen рассказали подробности о сотрудничестве в области разработки и производства коммерческих автомобилей.

Одним из результатов сотрудничества компаний-партнеров станет пикап Volkswagen Amarok нового поколения, разработкой и выпуском которого займется Ford.

В основу конструкции автомобиля будет положена платформа пикапа Ford Ranger; его производство развернут на фордовском заводе в Сильвертоне (Южная Африка). В продаже новый Amarok появится в 2022 году. Ключевыми для будущей новинки рынками в VW называют Европу, Ближний Восток и Африку.

Volkswagen, в свою очередь, разработает для Ford городской развозной фургон на базе модели Caddy V поколения. В модельном ряду «Форда» он будет представлен под именем Transit Connect; производство новинки наладят на заводе Volkswagen в Польше: Caddy-V будет выпускаться со второй половины 2020 года, новый Transit Connect — с 2021-го.

Еще одним направлением сотрудничества двух компаний станет выпуск фургонов грузоподъемностью до одной тонны. Разработкой и производством таких машин займется Ford; Volkswagen при этом продолжит разрабатывать и производить следующие поколения вэнов семейства 6.1, в котором представлены модели Multivan, Caravelle и California. Кроме того, Ford планирует использовать платформу MEB концерна Volkswagen для создания собственного электромобиля.

В рамках сотрудничества Ford и Volkswagen намерены выпустить около 8 млн автомобилей; компании-партнеры подчеркивают, что подобная кооперация не является слиянием, а все новинки будут выводиться на рынок независимо друг от друга ■



Scania отмечает 110 лет присутствия на российском рынке

В 1910 году в Россию был официально поставлен первый грузовой автомобиль марки Scania. В тот год компания выпустила всего четыре грузовика, и один из них был отправлен на экспорт в Российскую империю.

Для Scania это была первая поставка грузового автомобиля на зарубежный рынок. Грузовик представлял собой мобильную мастерскую на шасси Scania 1L для обслуживания трамвайной контактной электросети. Заказ поступил от Управления городских железных дорог Санкт-Петербурга.

Автомастерская была оснащена подъемной вышкой и поворотной платформой, рассчитанной на трех человек. Привод подъема вышки и поворота платформы был ручным. Мощность двигателя, которым оснащался грузовик, составляла 24 л.с., грузоподъемность — 3,5 тонны.

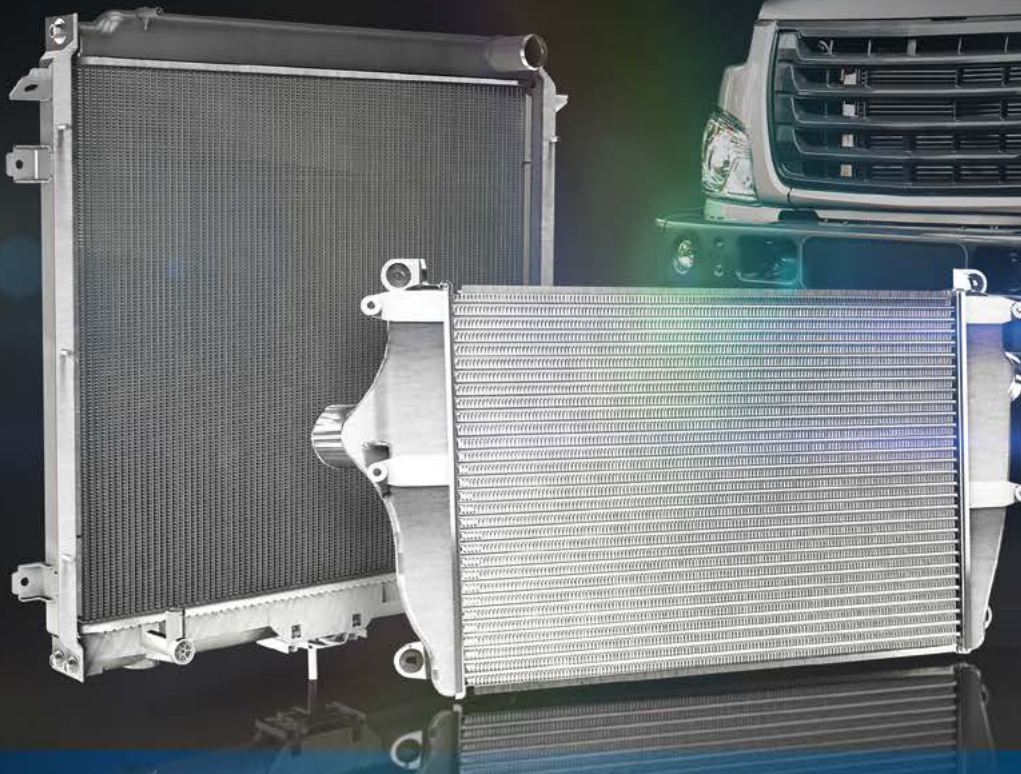
Опыт эксплуатации машины оказался весьма удачным; в 1911 году Управление городских железных дорог приобрело еще один автомобиль аварийной службы, теперь уже марки Scania-Vabis. Обычно автомастерские работали в паре: одна использовалась для текущего обслуживания, вторая — для ремонта и замены оборванных проводов.

Впоследствии Scania регулярно поставляла в Россию различную автотехнику, в частности коммунальный автомобиль Scania-Vabis BLa для Водопроводной службы Санкт-Петербурга, грузовики Scania-Vabis FLa грузоподъемностью 4 и 5 тонн, а также пожарный автомобиль Scania-Vabis для работы на территории Великого княжества Финляндского, входившего в состав Российской империи ■



**LUZAR**

детали системы охлаждения



МЫ НЕ ПРИДУМАЛИ РАДИАТОР, МЫ СДЕЛАЛИ ЕГО СОВЕРШЕННЫМ

Грузовая программа LUZAR

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

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

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

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

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

Автокомпоненты LUZAR для грузового и коммерческого транспорта:

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



Пандемия как стресс-тест РЫНКА КОММЕРЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ



Сергей Жуков

Согласно прогнозам экспертов, продажи коммерческого транспорта в России в 2020 году упадут приблизительно на 20–25%. На и без того не радужную обстановку в экономике страны наложилась еще и коронавирусная инфекция, вызвав пандемию и тем самым усугубив негативную ситуацию на рынке коммерческого транспорта.

Краткая хронология событий. В марте стало очевидно, что панде-

мия серьезным образом затронет все сферы жизнедеятельности человека. Во избежание катастрофических последствий в ряде стран со второй половины марта стали останавливать промышленные производства, в том числе

и в автомобильной индустрии. По заявлениям вирусологов, единственно правильный способ противостоять пандемии — снизить, насколько это возможно, контакты между людьми. Именно поэтому в ряде государств было принято

решение приостановить производства, не связанные с повседневной жизнедеятельностью.

Не стала исключением и Российская Федерация. Так, производство коммерческих автомобилей, да и не только, было приостановлено на ВАЗе, ГАЗе, Уральском автозаводе, КАМАЗе и ряде других предприятий отрасли.

Кроме того, нарушились кооперационные связи, причем не только внутренние, но и внешние, что отрицательным образом сказалось на ритме работы предприятий.

В аналогичной ситуации оказались и зарубежные производители коммерческого транспорта, разместившие свои производства на территории РФ, с той лишь разницей, что их головные предприятия пандемия затронула несколько раньше. В середине





марта с интервалом в два-три дня заявили о приостановке производства Scania, MAN, группа Paccar, Volvo Group, Mercedes-Benz Trucks и многие другие ведущие производители коммерческой техники.

В частности, Volvo Group в сложившихся обстоятельствах приняла решение о временной приостановке работы завода по производству грузовых автомобилей Volvo в Калуге на период с 13 по 30 апреля. Дополнительным фактором в пользу такого решения стал возросший дефицит компонентов для производства грузовых автомобилей Volvo, вызванный полной или частичной остановкой отгрузок комплектующих от европейских и азиатских поставщиков, что также было спровоцировано распространением COVID-19.

«Побочка»

Произвести продукт и поставить его клиенту — лишь часть жизненного цикла предприятия. Немаловажный фактор — сопровождение во время эксплуатации.

В качестве примера обратимся к действиям Volvo Group. Было заявлено, что все сервисные станции Volvo Trucks и «Вольво Груп Трак Центры», а также склад запчастей в России будут функционировать в штатном режиме с соблюдением всех профилактических мер.

Чтобы не допустить обвального падения продаж, отечественные и зарубежные бренды заморозили цены на коммерческий транспорт (Volkswagen, Isuzu и др.) сначала до конца марта, а затем



Леонид Ткачик,

директор по продажам ООО «Скания-Русь»:

Пандемия повлияла не только на Scania, но и на весь рынок грузовой техники. Мы наблюдаем общее снижение спроса. Особенно просели сегменты, не связанные с перевозкой пищевых продуктов и медикаментов. Многие компании в марте-апреле пересмотрели планы по приобретению техники.

Для нас в приоритете остаются интересы клиентов. Одна из главных задач — обеспечить максимально быструю отгрузку новой техники тем клиентам, которые ждут свой заказ. Также важно сейчас помочь клиентам сократить затраты на обслуживание техники. «Скания-Русь» разработала комплекс летних спецпредложений с льготными ценами на ТО, сопутствующий ремонт и «точечные» ремонтные задачи для профилактики поломок.

Мы надеемся, что ситуация на рынке грузовой техники должна стабилизироваться в ближайшие два года, но это будет уже иная реальность, к которой всем компаниям придется адаптироваться.

и на апрель. Впоследствии многие компании разработали специальные программы по покупке новой коммерческой техники, оказанию сервисных услуг и снабжению запасными частями.

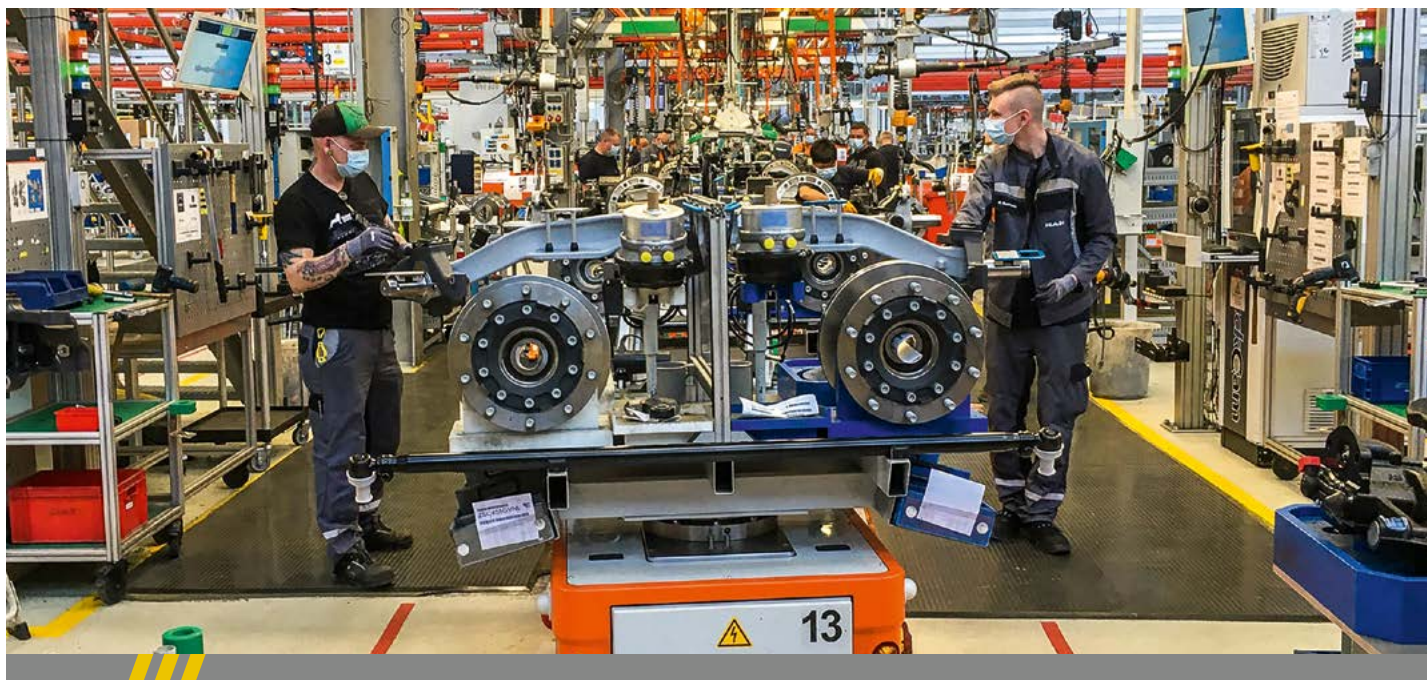
При этом интересным оказался опыт «Volkswagen Коммерческие Автомобили». Здесь минимизировали личный контакт владельцев машин с сотрудниками сервисных центров, запустив услугу планшетной (удаленной) приемки. Будь то плановый техосмотр или ремонт автомобиля — теперь не нужно лично доставлять его в сервис: транспортировку можно заказать у дилерского центра. Специалисты проведут диагностику машины и техническое обслуживание или устранят неисправность, а затем эвакуатором отправят ее обратно по указанному адресу. Для удобства запись на ТО доступна через мобильное приложение Volkswagen Service, которое позволяет удаленно согласовывать объем работ и отслеживать статус услуги. Оплатить ее можно онлайн, а акт приемки автомобиля — получить по электронной почте.

Экспертное мнение

Пока предприятия отрасли подсчитывают убытки и всеми силами пытаются в наиболее сжатые сроки выйти на докризисный уровень производства, эксперты просчитывают возможные сценарии развития событий.

Так, эксперты Russian Automotive Market Research (RAMR) при составлении прогноза учитывали возобновление производства всех типов автомобилей и компонентов в РФ и за рубежом, а также поэтапное снятие ограничительных мер, возвращение дилеров к продажам офлайн, влияние государственных мер поддержки автомобильного рынка.

Несмотря на приостановку работы дилерских центров, снижение деловой активности в большинстве отраслей, карантинные меры и режим самоизоляции, результаты продаж новых транспортных средств в апреле и мае текущего года были выше ожидаемых. В апреле исполнялись заказы на новую технику, размещенные в первом квартале 2020 года, во второй половине месяца и в мае начались поставки



по госзаказу. Таким образом, прогноз продаж на 2020-й был пересмотрен в положительную сторону по сравнению с прогнозом, опубликованным в середине апреля. Однако перспективы рынка в 2021 году продолжают оставаться неопределенными по причинам, указанным выше.

Грузовые автомобили

Согласно базовому сценарию прогноза, продажи новых грузовых автомобилей в 2020 году снизятся на 18,0% по сравнению с 2019-м и составят 65,6 тыс. единиц. По оптимистичному сценарию продажи сократятся на 16,5%, по пессимистичному — на 20,1%. При условии повторного введения ограничительных мер, связанных со второй волной COVID-19, снижение спроса может составить 25,3%.

Падение спроса на новую технику в большей степени коснется «большой семерки» (DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz Trucks, Renault Trucks, Scania, Volvo Trucks). Неизбежное повышение цен на европейские грузовики, изначально более дорогие, на фоне снижения покупательской способности корпоративных и частных клиентов приведет к смещению спроса в сторону российских и китайских брендов. Кроме того, государственные заказы, которые в настоящее время играют значительную роль в формировании рынка грузовой техники, подразу-

мевают в первую очередь закупку продукции российских брендов.

Легкие коммерческие автомобили (LCV)

Продажи новых легких коммерческих автомобилей, согласно базовому сценарию прогноза, в 2020 году ждет падение на 21,9% по сравнению с 2019-м (92,8 тыс. единиц). По оптимистичному сценарию сокращение продаж составит 19,4%, по пессимистичному — 25,6%. При условии повторного введения ограничительных

мер, связанных со второй волной COVID-19, снижение спроса может достичь 30,9%.

Подержанные грузовики

Опять же по данным Russian Automotive Market Research, рынок подержанных грузовиков в мае 2020 года составил 14,74 тыс. единиц, что в 3,4 раза превышает продажи новых грузовых автомобилей. В мае продажи новых грузовиков сократились на 13% к маю 2019-го, а подержанных — на 24%.

На самом деле в этом нет ничего удивительного. В кризисных ситуациях при недостаточности свободных средств предпочтение отдается подержанной технике. В любом случае для выживания компаниям необходимо осуществлять транспортную работу. Одно из решений проблемы — покупка подержанной техники с достаточным ресурсом.

В RAMR отмечают, что в январе продажи подержанных грузовиков в 3,1 раза превысили продажи новых. В феврале это соотношение выросло до 4,0:1, в марте — до 4,1:1. Причина в том, что в феврале вторичный рынок вырос на 5%, а первичный остался на уровне февраля прошлого года. В марте 2020-го по отношению к марту 2019-го продажи подержанных грузовиков упали менее существенно (–6%), чем новых (–18%).

В апреле 2020 года соотношение продаж новых и подержанных грузовиков вернулось к значению января (3,1:1).

Всего за пять месяцев 2020 года в России было реализовано 92,97 тыс. единиц грузовиков с пробегом — на 12% меньше результата за аналогичный период прошлого года. Продажи новых грузовиков сократились на 11% и составили 26,24 тыс. единиц.

«MAN Трак энд Бас РУС»

Пандемия COVID-19 серьезно отразилась на рынке коммерческого транспорта и нарушила привычные связи между производителями и потребителями. Компания MAN не стала исключением и была вынуждена приостановить работу производственных площадок по всему миру и сосредоточиться на мерах безопасности для своих клиентов и сотрудников.

Благодаря предпринятым мерам восстановить работу заводов удалось уже в конце апреля.

Также, несмотря на ограничения, связанные с пандемией, MAN удалось заключить ряд значимых сделок. На сегодняшний день работа завода MAN в Санкт-Петербурге, как и других по всему миру, полностью восстановлена. Все дилерские и сервисные центры принимают дополнительные меры для обеспечения безопасности сотрудников и клиентов MAN. Сейчас среди основных задач компании — обеспечение надежных каналов поставки для клиентов.

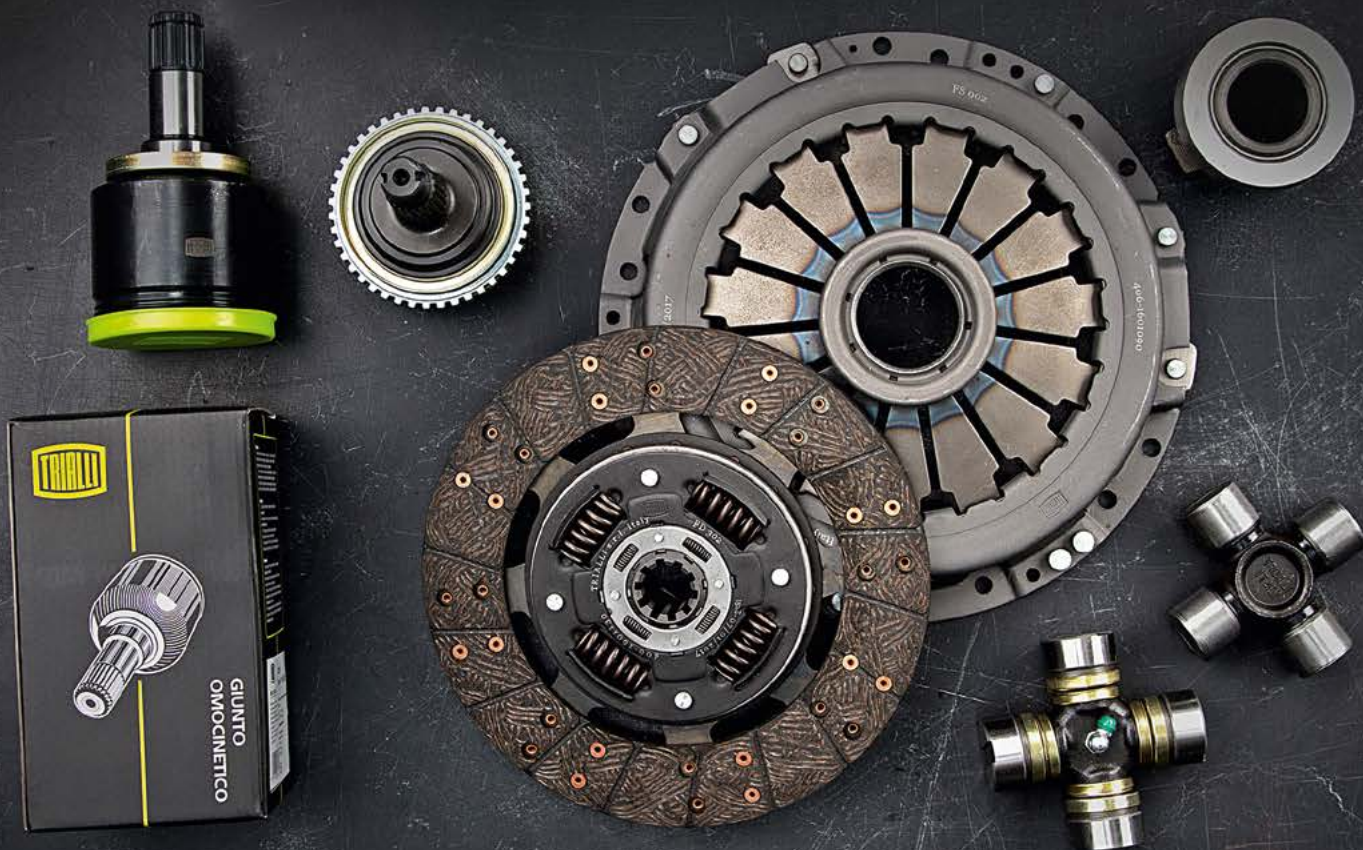
Цифровые интеллектуальные услуги — новый вектор развития рынка и компании MAN в России, ведь клиенты стали пользоваться удаленными сервисными консультациями и отдавать приоритет доставке запчастей.





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

Airline представил **новый набор автомобилиста**

Компания **Airline** объявила о выпуске «премиального» набора автомобилиста **ANA-04**.

Набор автомобилиста «Премиум», как сообщает пресс-служба компании, полностью соответствует требованиям ГИБДД.

В него входят знак аварийной остановки с металлическим основанием (ГОСТ Р) в пластиковом кейсе; аптечка в текстильном футляре (соответствует ПДД); огнетушитель порошковый ОП2 АВСЕ; буксировочный трос на 5 тонн длиной 4 метра; нейлоновые перчатки с цельным ПУ-покрытием ладони (1 пара); жилет со светоотражающими полосами.

В комплектации набора, по заявлению производителя, — лучшие комплектующие из ассортимента Airline, кроме того, специально для него была выпущена высококачественная кожаная сумка.

Цена набора автомобилиста Airline (ANA-04) в рознице составляет 2650 рублей ■



Garmin разработал навигатор для жилого автофургона

Известный производитель электроники **Garmin** презентовал новый спутниковый навигатор для жилого автофургона **Camper 890** с 8-дюймовым дисплеем.

Устройство получило безрамочный сенсорный дисплей навигатора с разрешением 1280x800 пикселей; пользователь может выбрать горизонтальную или вертикальную ориентацию гаджета.

На дисплее можно увидеть детальную информацию о маршруте, который устройство рассчитывает с учетом размера и веса жилого автофургона или прицепа. Навигатор предупредит об уклонах дороги и опасных поворотах; профиль высоты над уровнем моря поможет подготовиться к возможным опасным участкам на маршруте.

В навигаторе предусмотрены оценки TripAdvisor, большая база данных кемпингов для жилых автофургонов Campsites ACSITM, Campercontact и места для остановок Trailer's Park. Загрузив приложение Garmin Drive на совместимый смартфон, можно получить доступ к прогнозам погоды, ценам на топливо и актуальной информации о дорожной обстановке с возможностью просмотра телефонных оповещений и камер трафика photoLive.

Установив сопряжение навигатора Camper 890 с беспроводной камерой заднего вида Garmin BC35 или другими совместимыми камерами сторонних производителей, можно контролировать зону за машиной. Camper 890 имеет предзагруженные карты Европы. Присутствует возможность бесплатно загружать карты дополнительных регионов на карту памяти microSD, не входящую в комплект.

Встроенный Wi-Fi обеспечит обновление картографии и ПО. В комплект каждого из двух модификаций устройства входит несколько вариантов крепления, включая магнитный держатель с входным видеопортом и присоской, прикручиваемое крепление и однодюймовый переходник для шарового крепления с пластиной AMPS (совместимо с системами установки RAM), автомобильный кабель питания, USB-кабель и документацию ■



Prestigio выпустил флагманский видеорегистратор Roadrunner 605GPS

Компания **Prestigio** презентовала свой флагманский видеорегистратор с **4K-разрешением**.

Видеосъемка в формате 4K, процессор HiSilicon3559, поддержка Wi-Fi и наличие GPS-трекера — главные особенности нового видеорегистратора Prestigio RoadRunner 605GPS. Девайс выполнен в компактном черном корпусе из прочного пластика. В дизайне прослеживается минималистский стиль, характерный для последних новинок бренда.

Благодаря 8-мегапиксельному сенсору IMX317 и процессору HiSilicon 3559 видеосъемка ведется в разрешении 4K на скорости 30 кадров в секунду. Такой формат выдает в четыре раза больше пикселей по сравнению с картинкой в Full HD.

Угол зрения объектива устройства 140°, что позволяет охватывать практически все полосы движения. В RoadRunner 605GPS установлен двухъядерный процессор HiSilicon 3559. Процессор характеризуется пониженным уровнем тепловыделения, поэтому стабильно работает даже в жаркую погоду.

Использование подобного чипа позволило внедрить беспроводной интерфейс Wi-Fi. Просматривать запись можно не только на встроенном экране, но и на смартфоне. Еще одна особенность флагманского видеорегистратора RoadRunner 605GPS — наличие GPS-трекера. С ним можно точно восстановить геопозицию происшествия, а также показатели скорости.

Кроме того, благодаря функции E-Dog водитель будет предупрежден о неприятных сюрпризах, связанных с превышением скоростного режима. В постоянно обновляющейся базе данных содержатся данные о камерах контроля скорости, которые могут встретиться водителю по пути. Есть в устройстве и технология Over Voltage Protection (OVP), которая блокирует скачки напряжения во время старта автомобиля, защищая гаджет от повреждения ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Mahle выпустил установку для очистки воздуха

Компания Mahle представила новую портативную установку OzonePRO, предназначенную для очистки воздуха в салонах легковых и коммерческих автомобилей, а также в жилых помещениях.

Как сообщает пресс-служба Mahle Aftermarket, новинка, в частности, может представлять интерес, для компаний, предоставляющих автомобили в аренду, а также для логистических операторов. Использование установки поможет им быстро и эффективно очистить воздух в автомобилях от микробов, вирусов и посторонних запахов. OzonePRO также может применяться в номерах отелей или в офисах.



Для очистки воздуха используется озон, концентрация которого контролируется специальными датчиками. Работает установка полностью автоматически и уведомляет пользователя о завершении очистки помещения или салона машины. С другим оборудованием Mahle установка соединяется по Bluetooth; в автомобилях OzonePRO подключается к гнезду «прикуривателя».

Новая установка способна очистить воздух в помещении площадью 40 кв. м; объем очищаемого воздуха достигает 100 куб. м — это эквивалентно салону междугородного автобуса; масса установки составляет 3 кг.

Mahle OzonePRO выпускается также под названием O3-NEX и брендом Brain Bee; в Европе новинка уже поступила в продажу, о ее выходе на российский рынок официально пока не сообщается ■

Что объединяет автомобиль и CARVILLESHOP? ВСЕ!

CARVILLESHOP.RU
ПОКУПАЙ УДОБНО



АВТОЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ
ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

8 800 700-25-85

CARVILLE
SHOP

Герметик, заплата, жгут или камера?



Вадим Аскарлов

В качестве «жертвы» для эксперимента в гараже был найден комплект старых зимних покрышек Hankook на дисках. Шипов и протектора на них почти не осталось, зато все шины оказались без проколов и порезов — несколько замеров давления это подтвердили. Все четыре колеса были накачаны ровно до двух атмосфер.

Роль пойманного шурупа или гвоздя сыграли шило и отвертка, а в качестве «спасателей» мы выбрали четыре самых популярных способа ремонта шин в полевых условиях:

- ремкомплекты, состоящие из жгутов из сырой резины;
- герметик-баллончик;
- заплата-«грибок»;
- резиновая автомобильная камера.

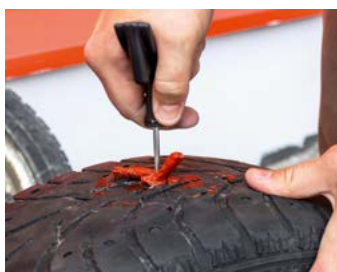
Все покрышки для упрощения процедуры пробивались вручную с рабочей стороны протектора — сначала шилом, а затем отверткой, толщина которой сопоставима со среднестатистическим гвоздем. Соответственно, для большей реалистичности мы давали шинам

спуститься до того состояния, чтобы это стало заметно визуально.

Ремкомплекты-жгуты

В магазине мы обнаружили целых три варианта ремкомплекта отечественной фирмы Airline, в которых на первый взгляд предлагалось плюс-минус одно и то же, но за разные деньги. Ради интереса мы купили все три, чтобы заодно понять, чем они друг от друга отличаются.

ATRK-2 (131 рубль)
и ATRK-3 (165 рублей)



на вид почти одинаковые, разве что в более дорогом помимо шила с игольчатым наконечником, напильника для зачистки повреждения и жгутов присутствовал тубик клея-активатора. Самый дорогой набор ATRK-4 за 705 рублей вдоба-

трудно в это поверить, но запасное колесо в машине все чаще становится дополнительной опцией. Благо иностранные производители все-таки адаптируют свои модели для нашего рынка и кладут в багажник хотя бы «докатку». А что делать, если колесо пробито вдали от цивилизации, а в машине по какой-то причине запаски нет? Ну, или тратиться на шиномонтаж в наше непростое время нет желания и возможности? Корреспонденты журнала «Движок» решили проверить все возможные способы самостоятельного ремонта колес с помощью ремкомплекта.

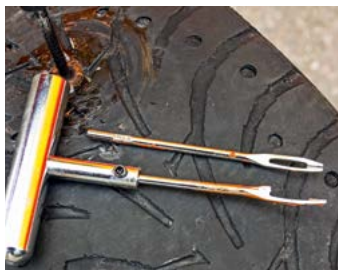
Ремонтируем пробитые колеса самостоятельно

вок включал удобный футляр-органайзер, запасной игольчатый наконечник, двукратный запас жгутов и складное лезвие.

По инструкции перед установкой жгута место прокола необходимо зачистить специальным

напильником, который входит во все комплекты. Беда в том, что его толщина — добрые полсантиметра, так что протиснуть его в стандартный прокол от гвоздя оказалось серьезной проблемой: пробить насквозь несколько слоев покрышки так, чтобы напильник более-менее свободно ходил в отверстии, очень непросто. В этом плане лучшим оказался инструмент из самого дешевого набора за 131 рубль, где напильник был винтовым и вкручивался в покрышку как саморез. А вот с напильниками-терками из наборов ATRK-3 и ATRK-4 мы научились.

Дальше предстояла процедура насаживания жгута на игольчатый наконечник и втискивания его в зачищенное отверстие. К нашему



большому удивлению, полностью металлический инструмент из самого дорогого набора не выдержал испытания — обломалась губка наконечника. Самое интересное, что проблемой это не стало: в наборе нашелся запасной наконечник. Получается, производитель знает о слабости металла инструмента?!

С наконечниками из наборов ATRK-2 и ATRK-3 трудностей не возникло. Более того, пластиковые ручки под хват оказались удобнее прямого железного «штопора» из набора ATRK-4.

Надо сказать, что вдавливание наконечника со жгутом даже в прочистное и расширенное отверстие требует немалой физической силы. Причем это нужно успеть сделать на еще не полностью спущенной шине, иначе она будет продавливаться под нажимом.

Что касается клея-активатора из набора ATRK-3, то он исполь-

зуется как растворитель жгута для окончательного закупоривания прокола с внешней стороны. Его нужно наносить не на весь жгут, а только на кончики, иначе жгут расплавится целиком и воткнуть его в прокол уже не получится.

Результат ремонта ремкомплектами Airline мы признаем положительным. Отремонтированное колесо, накачанное до двух атмосфер, за сутки так и не спустило. Однако возни и физической нагрузки при таком способе ремонта немало. Кроме того, из трех разных наборов лучше всего собрать один — с инструментом из ATRK-2, клеем из ATRK-3, боксом, ножом и запасом жгутов из ATRK-4.

Баллончик с герметиком

Следующий способ ремонта проколов — баллончик со специальным раствором, который впрыскивается прямо через ниппель в пробитое колесо. Некоторые автопроизводители используют этот способ даже штатно (вместо запаски), однако отечественные автомобилисты в целом относятся к подобному «ремонту» скептически.

Мы купили первый попавшийся баллон — Runway за 400 рублей. Все, что необходимо в таком случае сделать, — присоединить штуцер баллончика к ниппелю колеса и нажать на клапан. Очень удобно, что вместе с впрыскиванием клеящего раствора происходит и подкачка колеса: баллончик вкачивает целую атмосферу воздуха.



Однако процедура требует дополнительных условий. Во-первых, ниппель обязательно должен быть сверху, чтобы раствор растекался по всей шине. Во-вторых, после впрыскивания нужно аккуратно проехать небольшое расстояние, чтобы состав еще более равномерно распределился по колесу, и только после этого накачать его до конца.

Единственный нюанс: после процедуры желательно продуть (очи-

стить) ниппель, поскольку образовавшаяся на воздухе пена забивает его клапан и колесо может чуть травить. Ну и не совсем понятно, нужно ли затем как-то избавляться от герметика и ремонтировать колесо полноценно.

В целом скепсис убираем. Заделанное герметиком Runway колесо также за сутки не спустило. Учитывая простоту использования и целую атмосферу воздуха без использования насоса, признаем способ действенным.

Заплата-«грибок»

Сразу же предупредим, что этот и последующий способ самостоятельного ремонта пробитого колеса потребуют его разборки, так что назвать их простыми никак не получится. Если быть еще точнее, это скорее пригодится в безвыходной ситуации с большим запасом времени, поскольку ручная разборка колеса подручными средствами потребует немалых мучений и сил, — занятие не для



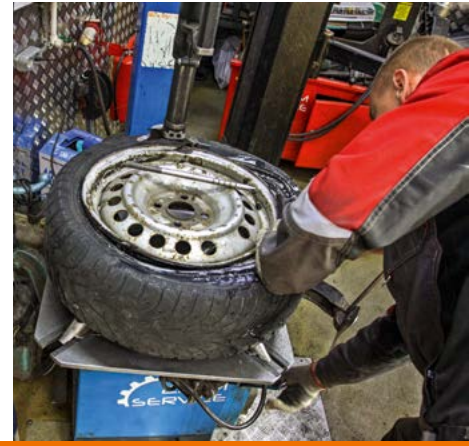


стие и заклеивая «шляпкой» всю окружность вокруг пробыа.

Проблема в том, что предназначена заплатка-«грибок», как и жгут, для немалой дырки в колесе. Толщина «ножки» такова, что протискивается она в отверстие диаметром не менее 3–4 мм, иначе резиновая оболочка «ножки» просто съезжает. Расковыривать прокол от гвоздя до такого размера нет смысла, а потому «ножку» можно срезать и приклеить только заплатку.

Однако и тут все не так просто: клеевая основа заплатки сама по себе очень слабая и просто так не приклеится. На шиномонтажах с шины счищают внешний слой, обезжиривают поверхность, наносят клей-активатор и на шину, и на «ножку грибка» и только потом устанавливают заплатку, прижимая ее специальным ручным катком.

Имитируя полевые условия, мы протерли место прокола салфеткой, намазали заплатку клеем-активатором из набора ATRK-3 и придавили место прокола ногой на несколько минут. Как оказалось, этого тоже было достаточно. Собранная шина ни за несколько



Камера

Дедовский метод ремонта колеса, который, например, использовали герои фильма «Бумер»,

когда волей случая попали в глухую деревню. Собственно, обстоятельства при таком способе должны быть схожие, поскольку колесо вновь потребует разбортировки, а значит, немалых заморочек и сил.

Главное преимущество перед предыдущим способом — необязательность каких-либо дополнительных средств подготовки шины.

часов, ни за сутки не спустила.

Нужна только камера, причем практически любая: относительно размера колеса можно брать разброс плюс-минус один-два размера по диаметру.

Соответственно, главная задача — достаточно аккуратно и равномерно внедрить камеру в покрывку и выдернуть штатный ниппель, вместо которого вытянуть ниппель камеры. Все это далеко непросто и требует существенных физических затрат в полевых условиях, а потому мы снова доверили дело профессионалу. Однако если сама камера целая, то и эффективность такого метода максимальная: на отремонтированном подобным способом колесе можно смело ездить до следующего пробыа.

Каков итог?

На удивление, абсолютно все способы ремонта шин показали себя эффективными и надежными — ни одно из колес так и не спустило. А поскольку ни один из методов ремонта не является финансово затратным, решающими параметрами стали простота использования и трудозатраты.

1 Итак, самым оперативным и простым способом в полевой починке пробитого колеса журнал «Движок» признает баллончик с герметиком. На ремонт уходит буквально несколько минут. В определенных ситуациях нет необходимости даже использовать насос. Цена в 400 рублей неразорительна. К тому же починить колесо таким способом способен даже ребенок. Срок годности 5 лет превращает баллончик с герметиком в крайне полезную составляющую набора автомобилиста. Единственный нюанс — не совсем ясная перспектива дальнейшей жизни колеса с герметиком внутри.

2 На втором месте — ремкомплекты со жгутами. Причем, как показала практика, самый дорогой набор не обязательно самый удобный. Два главных преимущества — невысокая цена и возможность починить колесо, не снимая его с машины. Причем способ является капитальным, то есть дальнейший профессиональный ремонт, скорее всего, уже не потребуется. Однако возни и физических усилий предстоит немало.

Оставшиеся два метода ремонта шин, повторимся, исключительно на экстремальный случай, когда другого выхода нет, поскольку требуют разбортировки колеса.

3 Дедовский вариант с установкой камеры в бескамерную шину, во-первых, проще, во-вторых, надежнее заплатки. Главная задача — найти в округе хоть какую-нибудь целую камеру, что на самом деле может оказаться гораздо проще, чем поиск работающего деревенского шиномонтажа или автомагазина с ремкомплектами шин. Кроме того, установка камеры способна вернуть к жизни не просто пробитую шину, а даже порезанную или разорванную.

4 Последнее место занимает установка заплатки-«грибка», которая, будем откровенны, распространена как профессиональный ремонт проколов. Обязательная разбортировка колеса и необходимость использования дополнительных инструментов и химических средств никак не стыкуются с полевыми условиями работы при пробое шины. Процесс ремонта представляет собой слишком сложную процедуру, чтобы считать его удобным.





Движок

Dvizhok.su

– самый посещаемый сайт
среди российских автомобильных

B2B-изданий

250 000 уникальных посетителей в месяц*

•
Еще больше самых актуальных новостей
из мира автомобилей и автокомпонентов

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

•
Эксклюзивные интервью и комментарии от представителей
российского и зарубежного автобизнеса

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

•
Для рекламодателей – все возможные форматы
интернет-размещений

* по данным Yandex.Metrica за первый квартал 2019 года

бизнес

автомобили

компоненты

аксессуары

гаджеты

автоспорт

комтранс





Выбираем автомобильную аптечку за 180, 270, 330 и 415 рублей

ГОСТ ИЛИ НЕ ГОСТ



Вадим Аскарлов

Для начала — краткий экскурс в историю. Вспомним, что должно было быть в аптечке до 2009 года и почему от той комплектации вынуждены были отказаться.

Прежде в аптечках присутствовал целый перечень препаратов и медицинских средств: анальгин, аспирин, валидол, нитроглицерин, корвалол, активированный уголь, вата, йод. Дополняли их не столь популярные раствор сульфацила натрия и раствор аммиака и, конечно, разного рода бинты, лейкопластыри, ножницы, кровоостанавливающий жгут и аэротравматическая

повязка. Ну и наконец — устройство для искусственного дыхания «рот в рот» и портативный гипотермический пакет-контейнер.

Казалось бы, неплохой набор, который может оказаться очень кстати, случись что-то непредвиденное вдали от цивилизации. Однако практика показала иное. Во-первых, помочь в действительно экстремальной ситуации (например, в серьезном ДТП) содержимое аптечки не в силах: нужны профессиональные медики и специальное оборудование. Во-вторых, в российских условиях

постоянного перепада температур лекарства быстро портились, а у забывчивых автомобилистов еще и регулярно истекал срок их годности, так что порой они могли навредить, а не помочь. Ну и не будем отрицать, зная обо всем вышеперечисленном, что этой ситуацией пользовались сотрудники ДПС, регулярно штрафуя водителей за негодную аптечку. В итоге, взвесив все за и против как с медицинской, так и с автомобильной точки зрения, от лекарств было решено отказаться по объективным причинам.

Так что же входит в состав аптечки по нынешнему ГОСТу?

- Шесть бинтов разных размеров.
- Ножницы.
- Кровоостанавливающий жгут.
- Резиновые медицинские перчатки.
- Салфетки для перевязки.
- Пять разновидностей пластырей.
- Устройство для искусственного дыхания «рот в рот».

«Движок» решил выяснить, что сейчас предлагается на рынке, и приобрел несколько аптечек в ближайших торговых точках автомобильной направленности.

АПТЕЧКА

Airline AM-03 (Армавир)

180

—Р—

Помимо стандартных «ГОСТовских» аптечек в продаже имеются и заметно более дешевые наборы стоимостью от 100 до 200 рублей. Подобная аптечка от компании Airline нами также была закуплена. Сразу нужно сказать о качестве изготовления футляра, который представляет собой пластиковый бокс: простекие крепления-защелки практически сразу перестали плотно закрываться.

Наполнение и близко не соответствует ГОСТу, а напоминает скорее походный набор бинтов. Вместо латексных перчаток — полиэтиленовые, которые сейчас бесплатно раздают в общественных местах. Бинтов, произведенных в Новосибирске, в такой аптечке только пять штук. Пять бактерицидных лейкопластырей сделаны в Великобритании — это вдвое меньше необходимого по ГОСТу. Кроме того, в наборе нет ножниц, но кровоостанавливающий жгут (причем не эластичный) и штуцер для дыхания «рот в рот» имеются. По закону подобный набор для использования в автомобиле не годится.



АПТЕЧКА

«ФЭСТ» (Кострома)

273

—Р—



Наверное, самый узнаваемый бренд аптек на российском рынке. В отличие от большинства производителей, костромская компания не делегирует сборку продукции китайцам и использует отечественные материалы. Без сомнений, покупка данной аптечки — самый простой способ обзавестись продукцией по ГОСТу, так как аптечка «Фэст» продается практически везде.

Внешне она представляет собой пластиковый кейс. Наполнение «Фэст», как и ожидалось, полностью соответствует принятым стандартам. Бактерицидные лейкопластыри сделаны в Китае, а вот ножницы и бинты изготовлены на отечественных предприятиях в Иванове и Костроме. Латексные перчатки — из Малайзии. На обороте сертификата — инструкция по применению аптечки.

АПТЕЧКА

«Автомобильная» (Кострома)

329

—Р—



Купленная в первом попавшемся автомобильном магазине аптечка оказалась ярким примером продукта от производителя-упаковщика, ну или продукцией параллельного производства тех же аптек «Фэст», только в другой упаковке, так как место изготовления у данного набора то же самое. Скорее всего, перед нами простой пример выпуска максимального разнообразия упаковок одним производителем для создания в магазине иллюзии выбора. Распространенная практика в производстве — от пищевой продукции до автомобильных запчастей.

Внешне аптечка представляет собой практически такой же кейс. Внутреннее наполнение предсказуемо соответствует ГОСТу — правда, производители у некоторых элементов другие. К примеру, лейкопластыри изготовлены в Великобритании, в Бирмингеме. Бинты и жгуты сделаны на уже хорошо знакомых нам предприятиях в Костроме и Иванове. Удивили перчатки: их в российскую аптечку, собранную в Костроме, везли аж из Германии.



Известный бренд автомобильных аксессуаров предлагает аптечку, собранную на предприятии «Виталфарм», расположенном в Кировском районе Ленинградской области. В отличие от других участников обзора, данная аптечка предлагается в мягкой сумочке. Преимущество такой упаковки — в компактных размерах, однако пользоваться ею не очень удобно: плотность набивки содержимым такова, что достать, например, пластыри с самого дна невозможно без вытаскивания всего остального.

Наполнение жизненно важного аксессуара полностью соответствует ГОСТу (есть даже листок конкретного комплектовщика), причем нестерильные бинты находятся в упаковке, хотя по закону этого не требуется. Пластыри сделаны в Китае, фиксирующий лейкопластырь изготовлен в Твери, часть бинтов произвели на знакомых нам предприятиях в Костроме и Иванове, а часть — на заводе в Кинешме. Перевязочный пакет делается в Москве. Перчатки поставляются из Малайзии, ножницы — из Китая.

Каков итог?

Собственно, вывод простой: все аптечки, на которых было указано соответствие ГОСТу, ему соответствовали. Причем разброс цен от 273 до 415 рублей можно объяснить в первую очередь маркетингом, во вторую — упаковкой и только в третью — составом. Наполнение аптечек разных производителей на 90% включает в себя продукцию одних и тех же предприятий. Единственный нюанс заключался в том, что самая дорогая аптечка Airline AM-01 была сделана аккуратнее всего и со вниманием к мелочам, что приятно.

Однако в целом искать какую-то конкретную аптечку конкретного бренда особого смысла нет: нужно только указание соответствия ГОСТу. Если оно отсутствует, как, например, на дешевых аптечках, то покупка окажется бессмысленной, учитывая разницу в цене порядка 100 рублей.

Если в дороге понадобится помощь: комментарий специалиста

Несмотря на то что в подавляющем большинстве случаев лекарства в автомобильной аптечке остаются невостребованными, от них не стоит отказываться, а еще лучше — собрать альтернативный медицинский набор, за содержимым которого нужно внимательно следить.

В первую очередь речь идет о профессиональных водителях — дальнобойщиках, экспедиторах, автопутешественниках, рыбаках и охотниках, а также обо всех тех, кто регулярно и много ездит вдали от медицинских учреждений.

Как ни крути, а отравления и прочие расстройства пищеварительной системы, головные боли, артериальное давление, аллергия, боли в спине и мышцах, связанные с долгим пребыванием в одной и той же (сидячей) позе, требуют порой оперативной помощи. Сюда же можно смело добавить индивидуальные проблемы со здоровьем, о которых водитель знать обязан. Ради собственной безопасности просто необходимо возить с собой соответствующий набор лекарств.

Мы проконсультировались у фармацевтов на предмет того, что именно из лекарств хорошо бы иметь в машине.

Распространенные недуги — головная боль и всевозможные спазмы. От первого поможет, например, «Новиган», от второго — та же «Но-шпа» («Дротаверин»).

Вторыми по распространенности являются всевозможные желудочно-кишечные расстройства из-за нарушения режима питания и диеты (некачественных продуктов), в результате чего не избежать дискомфорта. Поможет в этом случае следующий набор препаратов: «Ренни», «Фосфалюгель», ферментосодержащие средства вроде «Мезима», «Панкреатина», «Панзинорма», а также «Эспумизан» и «Стопдиар».

В дороге нередки и всевозможные травмы (ожоги), а потому лучше иметь с собой антисептик вроде раствора «Бетадина», а также порошок «Баниоцин» как антимикробный препарат и аэрозоль «Пантенол» как заживляющее и противовоспалительное средство.

Учитывая возможность вирусного заражения, а также побочные эффекты от использования кондиционера в замкнутом пространстве, провоцирующего простудные заболевания, не помешают в дорожной аптечке «Циклоферон» и «Ремантадин». От отека слизистой (заложенности) носа поможет «Санорин». При ощущении сухости в носу желателен воспользоваться «Аква Марисом», «АкваМастером» или любым другим изотоническим раствором.

Ну и старый проверенный валидол незаменим при стрессе — он также улучшит кровообращение. Все остальное сугубо индивидуально и должно применяться после консультации с врачом.

редактор рубрики
Роман Зубко



Гран-при Австрии — 2020: Даниил Квят сошел в дебютной гонке сезона

Сезон 2020 года должен был стартовать еще в марте, однако из-за пандемии соревнования начались только в июле, а вместо привычной Австралии фанатов ждала не менее солнечная Австрия.

Напомним, что в этом году соревнования пройдут в весьма ускоренном формате. Более половины календаря до сих пор еще не утверждено, а гонки будут проходить без зрителей как минимум до этапа в Сочи.

Квалификация сразу преподнесла сюрпризы. В Ferrari изначально заявляли, что на скоростной трассе в Шпильберге шансов на победу у них немного, но такого провала не ожидал никто. Шарль Леклер смог квалифицироваться только седьмым, а Феттель и вовсе не прошел в последний сегмент квалификации. Даниил Квят занял 13-ю позицию, сразу за своим напарником Пьером Гасли.

Сама гонка изобиловала происшествиями, хотя в первую очередь — из-за отказа техники. До финиша добрались чуть больше половины пилотов, а команды Red Bull и Haas и вовсе сошли в полном составе. К сожалению, незавидная участь ждала и Даниила Квята: в сражении с Эстебаном Оконом он повредил колесо и оно взорвалось на прямой. Сход особенно обиден для россиянина, так как согласно официальной телеметрии пилотировал он эффективнее всех. Жаль, очков в зачет это не приносит.

Первым финишировал обладатель поула-позишн Валттери Боттас. Вторым, к удивлению самого монегаска, пришел Шарль Леклер. Замкнул тройку дебютант подиума Ландо Норрис, который воспользовался пятисекундным штрафом Льюиса Хэмилтона ■



Фернандо Алонсо вернется в «Формулу-1»

Команда Renault F1 официально подтвердила, что в следующем сезоне в ее составе будет выступать двукратный чемпион мира по «Королевским автогонкам» Фернандо Алонсо.

Испанец вернется в состав команды, с которой стал чемпионом мира в 2005 и 2006 годах, прервав эпоху доминирования Михаэля Шумахера и Ferrari.

Алонсо будет выступать во французской «конюшне» вместе с Эстебаном Оконом. Напомним, что у испанца в активе 314 пройденных Гран-при, в которых он 97 раз «приезжал» на подиум и 32 — одерживал победы.

По заверениям французского коллектива, команда возлагает на Фернандо большие надежды, связанные с возвращением титула. «Тот факт, что он станет частью команды, придаст смысл приверженности Renault к самому высокому уровню автоспорта», — отмечается в официальном заявлении Renault F1. Пару Алонсо — Окон команда видит как «дуэт пилотов, олицетворяющих опыт и молодость, наделенных разными талантами и представляющих разную ценность для общего дела».

Напомним, что Алонсо ушел из «Формулы-1» в 2018 году после череды неудачных сезонов в команде McLaren, которая так и не смогла предоставить испанцу конкурентоспособный болид.

Вне «Королевских гонок» Фернандо выиграл «24 часа Ле-Мана» и пытался победить в гонке «Инди-500», чтобы собрать так называемую «Тройную корону» мирового автоспорта. Также испанец участвовал в престижнейшем ралли-марафоне «Дакар» ■



Toyota Supra дебютирует в «Российской дрифт-серии»

Директор RDS GP Дмитрий Добровольский в ходе онлайн-конференции презентовал фанатам отечественного дрифта нового участника стартующего сезона — заводскую команду Toyota Gazoo Racing.

В новом сезоне команда будет выступать на 1000-сильной Toyota GR Supra, созданной специально для дрифта.

Toyota стала первым автопроизводителем в России, поддержавшим подготовку гоночного автомобиля для профессионального дрифта. В новом сезоне RDS GP 1000-сильная Toyota GR Supra впервые будет представлена под управлением атлета команды Toyota Gazoo Racing — двукратного вице-чемпиона РДС Никиты Шикова.

Напомним, что Toyota Gazoo Racing — автоспортивное подразделение компании, которое занимается постройкой гоночных прототипов, участвует в чемпионатах различного уровня и привнесит технологии, проверенные на гоночных трассах всего мира, в серийные модели. В честь прихода команды в RDS Toyota выпустит на российский рынок новых автомобилей сразу две модели серии GR-Sport: Corolla и C-HR.

По мнению Дмитрия Добровольского, приход в чемпионат такого именитого коллектива — «новая веха в истории российского дрифта». Тем более в этом году, когда Министерство спорта официально признало дрифт спортом в России. Подготовку к новому сезону подпортила пандемия коронавируса, и пока директор серии не готов утвердительно ответить на вопрос, приедут ли зарубежные пилоты на старт первых этапов сезона-2020.

Отдельно Д. Добровольский отметил, что «Российская дрифт-серия» вступила в тендер на проведение чемпионата мира по дрифту, который, в случае победы отечественной серии, в следующие три года будет проходить у нас ■





Вадим Аскарлов

Пандемия мучает планету неравномерно. Если западный мир уже начинает отходить от первой волны коронакризиса, то в России пока еще пытаются с ней справиться. Примерно та же ситуация и с автоспортом. «Формула-1» уже начала сезон, а отечественный автоспорт все еще находится в стадии ожидания. «Движок» собрал всю актуальную информацию на данный момент и узнал, когда возобновятся гоночные соревнования в России.

Российская серия кольцевых гонок

Самая популярная Российская серия кольцевых гонок недавно объявила предварительный календарь на 2020 год. Первая гонка сезона, которая состоялась 11–12 июля, прошла без зрителей на трибунах. Всех участников обя-



Отмены, переносы и отсутствие ответов

зали соблюдать повышенные меры предосторожности и контроля.

Вопрос зрительского интереса к соревнованиям решили с помощью онлайн-трансляции на официальном YouTube-канале гоночной серии. Кроме того, по традиции гонки в самом престижном классе «Туринг» транслировали в прямом эфире на федеральном телеканале «Матч-ТВ».

Первая гонка нового сезона началась сразу с обновленного формата, который предполагал

участие в уикенде сразу семи классов автомобилей, среди которых оказалась новая для серии зачетная категория: SMP GT4 Russia.

Вот как прокомментировал проект календаря сезона руководитель РСКГ Олег Петриков: «В период самоизоляции мы совместно с председателем комитета кольцевых гонок РАФ Алексеем Титовым проработали несколько альтернативных проектов календаря РСКГ-2020. Не скрою, пессимистичный сценарий предусматривал сокращение числа этапов и трасс вдвое. Однако мы предложили представителям Роспотребнадзора и руководителям регионов концепцию безопасного проведения соревнований, которая минимизирует личные контакты и риск заражения коронавирусом. В итоге я рад сообщить, что мы провели первый этап в июле. Это дает нам

Как российский автоспорт выходит из карантина?

возможность уплотнить календарь, чтобы провести в этом сезоне семь этапов — пусть в измененные даты и в другой последовательности».

Отметим, что данный календарь является проектным и будет окончательно утвержден только после согласования с Роспотребнадзором.

Ралли-рейды

Пока что любителям ралли-рейдов приходится грустно наблюдать

Календарь гонок 2020

25.07.20–26.07.20	Игора Драйв
08.08.20–09.08.20	Kazan Ring
22.08.20–23.08.20	Moscow Raceway
05.09.20–06.09.20	Смоленское кольцо
19.09.20–20.09.20	Нижегородское кольцо
10.10.20–11.10.20	Крепость Грозная
10.10.20–11.10.20	Крепость Грозная



за тем, как стартовавший сезон продолжает сокращаться, а этапы — отменяются. В 2020 году, перед самой эпидемией, удалось провести только «зимний» этап



в Ленинградской области «Северный Лес». Следующий за ним этап в Астраханской области «Золото Кагана» перенесен ориентировочно на 18–22 августа.

Однако такое решение — еще более-менее щадящее для тех, кто планировал выступить в Астрахани. К примеру, следующий этап в Крыму и вовсе отменили. Также отменены соревнования в Татарстане и Владимирской области, которые должны были пройти летом. Перенесены на неопределенный срок «Холмы России» в Ульяновской области.

Из тех мероприятий, которые пока кажутся реальными для проведения, отмечаются «Легенды Озера» в Ивановской области 7–9 августа, «Симбирский тракт» в Ульяновской области 17–21 сентября, а также «Ростов» и этап в Тульской области, назначенные на вторую половину октября.

Также нельзя не упомянуть «Шелковый путь — 2020», который официально отменен и в этом году уже не состоится. Однако, как заверили обозревателей «Движка» в оргкомитете гонки, это не конец марафона, и уже сейчас разработан маршрут гонки 2021 года, который будет значительно отличаться от объявленного маршрута-2020. Как только власти официально откроют границы, команда организаторов отправится на «пропись» трассы.

Российская дрифт-серия

Наверное, единственная серия в России, расписание которой прошло путь от пессимистичного к оптимистичному сценарию. Еще в апреле RDS опубликовала предварительный календарь, в котором жертвой эпидемии стал один из самых важных для серии эпизодов — этап на Moscow Raceway под Волоколамском. Именно его перенесли на неопределенное время. Однако руководитель серии Дмитрий Добровольский объявил, что этап все-таки состоится.

Сезон стартовал 11–12 июля именно с этой гонки. Более того, соревнование впервые прошло в качестве официального «Кубка Москвы по дрифту».

Вообще этот сезон должен стать определяющим и очень важным для серии: желание организаторов сделать все, чтобы турнир не потерял в этапах, понятно. Во-первых, впервые в серии официально выступила заводская команда, а именно Toyota Gazoo Racing, а во-вторых, именно с этого этапа Министерство спорта РФ официально признало дрифт автоспортом.

В остальном пока что изменений нет. Сезон после Moscow Raceway должен продолжиться соревнованиями в Рязани 23 июля. Затем 6 августа серия переместится в Нижний Новгород, а 27 августа посетит «Игора Драйв» под Санкт-Петербургом. Если эпидемиологическая ситуация позволит, то 10 сентября гонки вновь переберутся в предместья столицы на трассу в Мячкове. Завершит сезон Russian Drift Series на трассе в Сочи 15 октября.

Однако все это, за исключением проведения первого этапа, пока что носит предварительный характер. «Движок» обратился с вопросом по поводу реалистичности опубликованного календаря и мерах безопасности, при которых будут проходить соревнования, к организаторам РДС. Там пояснили, что «пока ответов на эти вопросы нет».

Трофи-рейды

Говоря о гонках вне дорог, нельзя не отметить легендарные соревнования «Ладога Трофи», которые пока официально не отменены, но очевидно, что в этом году проведение внедорожного марафона будет непросто. Мероприятие всегда привлекало тысячи спортсменов и просто любителей загородного отдыха, так что в нынешних условиях его проведение для властей двух регионов выглядит небезопасным.



Однако несмотря на это, организаторы «Ладоги» оптимистично смотрят в будущее. Как отметил в комментарии «Движку» один из организаторов гонки, вместо июня планируется провести «Ладога Трофи» с 8 по 16 августа. Если не случится заметного ухудшения эпидемиологической ситуации, то гонка должна пройти в привычном формате.

К сожалению, гонки в Брянской, Свердловской области и Карелии отменены, а стартовый этап сезона в Геленджике перенесен на неопределенный срок. Летом должны пройти еще два соревнования в Карпинске и Томске, а осенью — в Вологодской области. Параллельно с ними состязания будут организованы в Челябинской области, а закончится сезон трофи-рейдов гонками в Каменке Ленинградской области.



Ралли

Любителям классического ралли особенно непросто в этом году, ведь они уже успели ощутить вкус гонок в полной мере. В начале года раллийные соревнования успели посетить сразу несколько городов от Кирова до Сортавалы. Первой жертвой стал этап «Голубые озера» в Псковской области. Но, к счастью, он не отменен, а только был перенесен на 4 июля.

А вот следующие этапы в Свердловской и Ростовской областях, а также в Карелии, Пскове и Псковской области перенесены пока на неопределенный срок. Планируется, что с конца июля они пройдут в штатном режиме. За-

вершиться сезон должен 1 октября в Пушкинских Горах.

Однако это все — хоть и официальная, но все же предварительная информация, которая с большой долей вероятности будет корректироваться в зависимости от эпидемиологической ситуации в регионе проведения.

Вот что рассказал «Движку» непосредственный участник чемпионата России по ралли Юрий Образцов: «На данный момент нет четкого понимания дальнейшей судьбы авторалли в России. Идет процесс обсуждения ситуации федерацией с потенциальными участниками: какие соревнования можно было бы посетить, какие имеются возможности, чтобы выступить после пандемии. Также составляется календарь соревнований на оставшуюся часть года. 20 июня мы должны были выйти на старт ралли „Голубые озера“ — правда, лишь в статусе этапа Псковской области, а не Кубка России, однако и это соревнование было перенесено на 4 июля. Надеемся на лучшее и ждем остального утвержденного календаря. Пока в регионах, где обычно проходят ралли, проводят тесты, экипажи тренируются, чтобы не терять накат. Это очень важно».

Что касается остальных условий, то изменений в регламентах ралли также пока нет. Есть общие моменты, которым будут следовать организаторы: например, не будет церемоний торжественного старта, специальных зрительских зон и т.п. С участников будут требовать строгую отчетность по количеству прибывших на соревнование от экипажа, данные о членах команды и проживании в дни проведения соревнования.

В целом, по словам спортсмена, пока непонятно, кто сможет позволить себе поехать на гонки. Лидеры полноприводного класса, скорее всего, поредеют не так сильно, как младшие моноприводные дисциплины. «Наша команда, боюсь, тоже не сможет проехать все этапы, но мы будем стараться выбрать наиболее важные и интересные гонки», — комментирует сложившуюся ситуацию Юрий Образцов.





РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА

Движок

про автомобили в деталях

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

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

Среди наших партнеров:



АМТЕЛ
АВТОЗАПЧАСТИ



ПАРТ КОМ
ДЕТАЛИ ЛЮБЫХ ИНОМАРОК



AK АвтоКонтинент

И ещё более 30 дистрибьюторов.

Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!

ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ ОХЛАЖДАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ

CR

CARVILLE RACING

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



Длительный срок эксплуатации – до 5 лет



Содержат флуоресцентный краситель для индикации мест протечек



Отвечают требованиям автомобильных производителей



Никаких килограммов – упаковка кратная литрам



Протестировано и рекомендовано специалистами
ведущего российского производителя автомобильных радиаторов



Выберите оптимальную охлаждающую жидкость на сайте

CARVILLE.RACING

ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль
качества



Равномерный
износ дисков



Рекомендуем
совместную
установку



Эффективное
торможение



Бесшумная
серия



Стабильный
коэффициент
трения



**ТОЛЬКО У НАС
ВСЕ ЗАПЧАСТИ НА CHEVROLET CRUZE (09-)**

Амортизатор (стойка) перед. лев./прав. газ.

AG 05160/AG 05361

Ролик ГРМ натяж./опор. 1.6i/1.8i

CM 0502/CM 0504

Амортизатор (стойка) перед. лев./прав. газ.

AG 05170/AG 05371

Ролик привод. ремня с натяж. мех. 1.6i/1.8i

CM 0507

Амортизатор (упор) крышки багажника (универс./хетч.)

GS 0506/GS 0505

Ступица задн. в сборе с подшип. R-15/R-16 ABS

MR 0583/MR 0584

Амортизатор задн. газ.

AG 05507

Ступица перед. в сборе с подшип. R-15/R-16 ABS

MR 0530/MR 0531

Диск торм. зад. 15" d=268/16" d=292

DF 062204/DF 062205

Суппорт торм. зад. лев./прав. d=38, диск 292/12

CF 062201/CF 062202

Диск торм. перед. 15" d=276/16" d=300 (DF 062104)

DF 062104/DF 062105

Суппорт торм. пер. лев./прав. 15" d=60

CF 062101/CF 062102

Колодки торм. барабан. зад.

GF 0543

Суппорт торм. пер. лев./прав. 16" d=60

CF 062103/CF 062104

Колодки торм. диск. зад.

PF 0572

Сцепление в сборе (кмпл. без муфты) 1.6i/1.8i

FR 0513

Колодки торм. диск. перед. 15"/16"

PF 0515/PF 0516

Цилиндр торм. зад. d=20.64mm

CF 0545

Муфта выкл. сцеп. гидравл. 1.6i/1.8i

CT 0504

ШРУС внутр. 1.6 МТ/АТ

GO 0507

Привод перед. лев./прав. 1.8i АТ (22 шлица)

AR 0515/AR 0516

ШРУС внутр. лев./прав. 1.8 МТ/АТ

GO 0505/GO 0506

Глушитель доп. алюм. (резонатор)

EAM 0515

ШРУС внутр. лев./прав. 1.8i АТ

GO 0515/GO 0516

Ремкомплект ШРУСа наруж. 1.8i

FG 0504

ШРУС наруж. 1.6/1.8 МТ/АТ (GO 0504)

GO 0504

WWW.TRIALLI.RU