



февраль 2021 • #92

Движок

про автомобили в деталях

ПРЕМЬЕРА ЗИМНИХ ШИН Nokian Hakkapeliitta 10p



34

20

Компактный бизнес-класс

Skoda Octavia IV



Драконово племя
Iveco
Stralis NP



52

58

Защищаем оптику автомобиля

Как правильно
оклеить фары и какую
пленку выбрать



8

Авторынок России — 2020

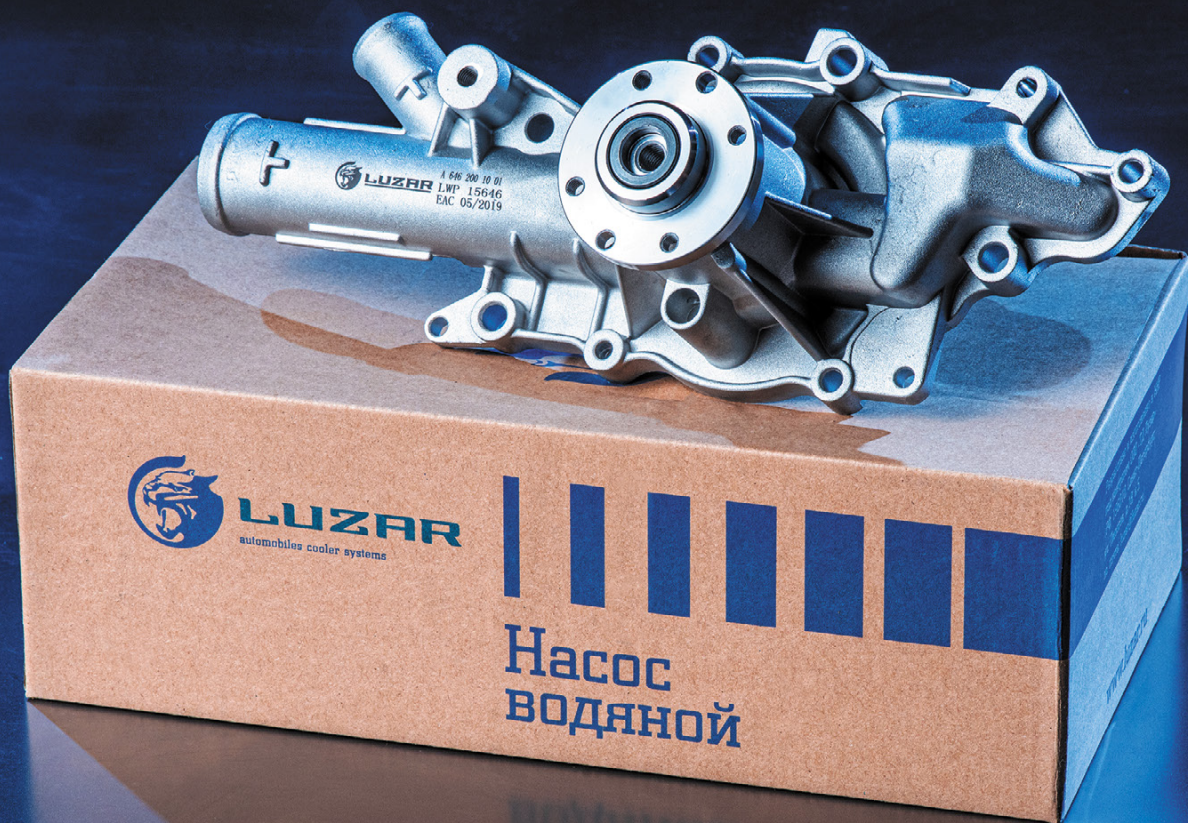
Как регионы спасли продажи,
почему вернулся дефицит
и что ждет АвтоВАЗ и УАЗ?

61

«Дакар-2021»

Новый чемпион
в «КАМАЗ-мастер»
и судейские скандалы

ВОДЯНОЙ НАСОС ПРОКАЧАЙ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ



Идеальное
сопряжение



Высокая
эффективность



Увеличенный
ресурс

ВЫБЕРИ НА LUZAR.RU 



LUZAR
детали системы охлаждения

Рекомендуем использовать
высокоэффективные охлаждающие
жидкости Carville Racing



ПРЕДПУСКОВЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ AIRLINE

Ваша машина уже теплая



Предварительный подогрев двигателя перед пуском зимой



Питание от розетки 220В



Выбирайте на сайте AIRLINE.SU

 **AIRLINE**
АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ

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.ru



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

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

Подписано в печать 01.02.2021 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.

«Отжать» покупателей досуха

Автобизнес в пандемию перестал играть

В КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ



Если задуматься, понятие «человек» в каком-то смысле довольно условное. Для каждого события, явления и времени человек представляет собой лишь физическую основу для какой-либо требуемой от него оболочки. Например, в период избирательной кампании для политиков люди превращаются в электорат и заинтересованные лица общаются с ними уже не как с людьми, а как с избирателями. Еще проще ассоциации в бизнесе, для которого человек человеком никогда и не был — он покупатель, клиент, а значит, и отношение к нему не как к человеку, а как к источнику денег. Причем последний факт в каждый экономический кризис вылезает из-под толщи маркетинговой лапши, открывая свое истинное лицо, точнее — зериный оскал.

Начать хотя бы с государственных реформ по либерализации услуг постановки автомобилей на учет и прохождения ими техосмотра, которые с января 2020 года должны были окончательно перейти в руки частных, но с одним условием: ценовыми потолками. Ну, чтобы людям было не так дорого в непростой период. Каков результат? Полный провал. Сначала государство (читай: простых автомобилистов) в известном направлении послали официальные дилеры, на которых возлагались надежды по созданию пунктов регистрации ТС. Ну а к сегодняшнему дню стало понятно,

что и частные СТО открывать пункты прохождения техосмотра не собираются: слишком низка плата, обдирать не получится.

И те и другие не сильно отстают и в своей основной деятельности. Когда во время пандемии на автомобильном рынке сформировался дефицит автомобилей, дилеры сбросили маски «заботящихся о клиенте» продавцов и переключили рубильник жадности на максимум: те, у кого на складах оказался хоть какой-то запас машин, начали продавать их с наценкой от 50–100 до 300–400 тыс. рублей от официального прайс-листа! Самое удивительное, обычно наказывающие за подобное представительства иностранных брендов отвернули взгляд и пробубнили что-то невнятное: мол, на коммерческую политику партнеров они повлиять не в силах.

Более того, за пандемийный год эти самые представительства подняли цены на новые машины так, как будто никакой локализации, обнуленных таможенных пошлин и государственных субсидий нет вовсе. При падении курса рубля на 16,7% рост цен на автомобили иностранных брендов, собираемых в России, составил 10–15%. А на нелокализованные — все 25%. То есть автобренды накинули еще и от себя — так сказать, на всякий случай.

Еще интереснее, что уже спустя более чем полгода с момента снятия ограничений для автобиз-

неса возвращаться к прежним объемам производства не спешат и автозаводы, ссылаясь то на логистические проблемы, то на экономические. А зачем? Ведь дефицит — это гарантированный долгосрочный спрос, то есть прогнозируемое выполнение планов, под которое, с учетом снижения объемов, можно, например, сократить штат, то есть издержки.

Не собираются отставать от первичного рынка и владельцы независимых СТО, обслуживающих подержанные машины. Менеджмент одной из крупнейших сервисных сетей с началом пандемии официально объявил о повышении цен на услуги, прямо объяснив это нежеланием терять норму прибыли на спаде экономики. Более того, для тех, кто посмеет приехать в мастерские с собственными запчастями, услуги ремонта будут дороже еще на 25%. И так повсеместно.

А потом мы удивляемся, что в кризис бедные беднеют, а богатые богатеют. Запомните, только в западных учебниках экономики прибыль — это положительная разница между доходами и затратами. В российской действительности прибыль — это отбор всех имеющихся у населения денег всеми имеющимися способами. Загадка только одна: откуда-то у российского населения все время есть что отбирать...

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННАЯ
АВТОЭЛЕКТРИКА

 START
VOLT



10
ЛЕТ НА РЫНКЕ
АВТОЭЛЕКТРИКИ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ

ассортимент | цена | качество | гарантия

 TecAlliance
Data Supplier



STARTVOLT.COM

Авторынок России — 2020

Как регионы спасли продажи, почему вернулся дефицит и что ждет АвтоВАЗ и УАЗ?



8

Конец даунсайзингу

Тест-драйв обновленных Audi A4 и Audi A5

24



На все случаи жизни

Тест-драйв обновленного Volkswagen Multivan T6.1

48



Как замена тормозных колодок обернулась заменой всей тормозной системы

Разбираемся в СТО «ЕвроАвто»

32



«Дакар-2021»

Новый чемпион в «КАМАЗ-мастер» и судейские скандалы

61



Автобизнес

- 6 **Новости**
- 8 **Авторьнок России — 2020**
Как регионы спасли продажи, почему вернулся дефицит и что ждет АвтоВАЗ и УАЗ?
- 12 **Инжиниринговый центр SMART открывает программу подготовки «Молодые кадры»**
- 14 **COVID учебе не помеха**
Bosch подвел результаты 2020 года

Автомобили

- 16 **Новости**
- 20 **Компактный бизнес-класс**
Тест-драйв Skoda Octavia IV
- 24 **Конец даунсайзингу**
Тест-драйв обновленных Audi A4 и Audi A5

Автокомпоненты

- 28 **Новости**
- 32 **Как замена тормозных колодок обернулась заменой всей тормозной системы**
Разбираемся в СТО «ЕвроАвто»
- 34 **Премьера зимних шин Nokian Hakkapeliitta 10p**
Впервые в истории — специально для России, Белоруссии и Казахстана
- 38 **«Незримые герои»**
Философия бренда CTR
- 40 **Автомобильный свет**
Какой иметь можно, а какой нельзя

Комтранс

- 44 **Новости**
- 48 **На все случаи жизни**
Тест-драйв обновленного Volkswagen Multivan T6.1
- 52 **Драконово племя**
Обзор Iveco Stralis NP

Автоаксессуары

- 56 **Новости**
- 58 **Защищаем оптику автомобиля**
Как правильно оклеить фары и какую пленку выбрать

Автоспорт

- 60 **Новости**
- 61 **«Дакар-2021»**
Новый чемпион в «КАМАЗ-мастер» и судейские скандалы



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

Европейский авторынок в 2020 году продемонстрировал рекордное падение продаж

Продажи новых легковых автомобилей в Евросоюзе снизились в 2020 году на 23,7% — до 9,9 млн единиц.

Об этом сообщила в своем отчете, вышедшем в середине января, Европейская ассоциация автопроизводителей (ACEA). В абсолютных значениях продажи новых машин в ЕС сократились на 3 млн экземпляров — подобное падение по итогам года, по данным ассоциации, стало рекордным за всю историю наблюдений за ситуацией на европейском авторынке.

Так, как сообщает ACEA, на автомобильную отрасль и автобизнес повлияло распространение COVID-19. «Беспрецедентное влияние на продажи автомобилей в Европейском союзе оказали ограничительные меры, введенные на фоне пандемии», — отмечается в отчете ассоциации.

На всех 27 рынках ЕС в 2020 году было зафиксировано падение продаж новых авто, выразившееся (в процентах) двузначными числами. Среди наиболее крупных рынков Европы больше других пострадал испанский: –32,3% к результату 2019 года. В Италии и Франции продажи упали на 27,9 и 25,2% соответственно. Рынок Германии пострадал менее значительно: –19,1%.

Среди крупных автоконцернов наибольшую долю на рынке ЕС завоевала в 2020 году Volkswagen Group: 25,6%, более 2,5 млн проданных машин. Доля PSA Group составила в минувшем году 15,2% (свыше 1,5 млн автомобилей), замкнула тройку лидеров группа Renault — доля 11,5%, более 1,1 млн единиц.

В России, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), продажи новых легковых и новых коммерческих автомобилей сократились в 2020 году на 9,1%, до 1,59 млн единиц. Как заявил председатель Комитета автопроизводителей АЕБ Томас Штэрцель, минувший год «подтвердил весьма прочное положение и долгосрочную заинтересованность автопроизводителей в российском рынке, а также критически важное значение мер государственной поддержки для устойчивости автомобильного бизнеса в России».

В 2021 году, по его словам, ситуация на российском авторынке радикально не изменится. «Мы не ждем каких-либо значительных изменений в 2021 году: рост рынка составит 2,1%, то есть продано будет всего на 33 000 больше новых легковых и легких коммерческих автомобилей или, в совокупности, 1 632 000 транспортных средств», — заявил г-н Штэрцель ■



Brembo закрыл сделку по приобретению SBS Friction

Компания Brembo объявила о завершении процесса приобретения SBS Friction A/S — датского производителя фрикционных материалов и тормозных колодок для мотоциклов.

Сумма сделки, как сообщает пресс-служба итальянского производителя деталей тормозной системы, составила 224 млн датских крон (30,1 млн евро).

Указанные средства будут выплачены наличными; транзакция подliegt стандартным процедурам регулирования, как и аналогичные операции. Общая стоимость датской компании составляет, по данным Brembo, 40,3 млн евро.

Приобретение SBS Friction A/S, как отмечается в официальном сообщении Brembo, соответствует новой стратегии компании — стать «уважаемым поставщиком компонентов и решений для тормозных систем», при этом «уделяя особое внимание защите окружающей среды». Кроме того, в Brembo рассчитывают укрепить свои позиции в сегменте компонентов для мототранспорта ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Volkswagen может потребовать от поставщиков возмещения убытков из-за нехватки микросхем



Концерн Volkswagen ведет переговоры со своими основными поставщиками по поводу возможных компенсаций в связи с перебоями в поставках полупроводников.

Об этом сообщает Reuters со ссылкой на представителя немецкого концерна. С подобной проблемой, как уточняет агентство, столкнулись не так давно автопроизводители во всем мире.

Многие автосборочные предприятия вынуждены были приостанавливать конвейеры в связи с нехваткой необходимых для современных машин микросхем. В ряде случаев, отмечает Reuters, проблема усугублялась действиями администрации бывшего президента США Дональда Трампа в отношении ключевых заводов Китая, специализирующихся на производстве чипов для автоиндустрии.

Перебои в поставках микросхем затронули таких автопроизводителей, как Volkswagen, Ford Motor Co., Subaru Corp., Toyota Motor Corp., Nissan Motor Co., Ltd., Fiat Chrysler Automobiles, и других. Среди поставщиков автокомпонентов, которых коснулась указанная проблема, — немецкие компании Bosch и Continental, которые, в свою очередь, зависят от поставщиков микросхем на Тайване и в других странах Азии.

По словам источников в автоиндустрии, вскоре после первого локдауна весной 2020 года Volkswagen сообщал своим поставщикам о намерении вновь нарастить производство до уровня, предшествовавшего пандемии. Тем не менее производители полупроводников перенесли поставки в другие промышленные сферы с высокими темпами роста (такие, например, как бытовая электроника), в результате чего автомобильным компаниям пришлось довольствоваться меньшим количеством микросхем, чем им необходимо.

Как сообщает немецкое издание Automobilwoche, концерн Volkswagen не так давно провел переговоры с альтернативными производителями полупроводников, однако по их итогам возникли опасения, что смена поставщиков может привести к повышению цен. Представитель Bosch сообщил Reuters, что компания в настоящее время «уделяет максимальное внимание поддержанию цепочек поставок» и намерена обсудить «все дальнейшие аспекты нехватки полупроводников напрямую с клиентами и поставщиками». В Continental, как отмечает агентство, от комментариев отказались ■



СААЗ пресек производство контрафактных запчастей

Сотрудники следственного отдела ОМВД России по городскому округу Луховицы Московской области совместно с дирекцией по безопасности АО «СААЗ» выявили незаконное производство автозапчастей.

Как сообщает пресс-служба ПАО «КАМАЗ», в структуру которого входят группа ОАТ и относящийся к ней завод «СААЗ», контрафакт был выявлен в местном магазине запчастей.

«В ходе совместных мероприятий в магазине „Автозапчасти“ в Луховицах были изъяты газовые упоры двери багажника к автомобилям ВАЗ с признаками незаконного использования товарного знака АО „СААЗ“ в количестве 48 штук на общую сумму более 13000 рублей», — отмечается в сообщении Камского автозавода.

В отношении владельца магазина сотрудники ОД ОМВД России по городскому округу Луховицы возбудили уголовное дело по ст. 180 ч. 1 УК РФ «Незаконное использование чужого товарного знака».

Ранее, в 2020 году, как уже сообщал «Движок», сотрудники таможни Владивостока как минимум дважды предотвращали ввоз на территорию РФ контрафактных автозапчастей марки Delphi Technologies ■



На новогодних каникулах в России подорожали новые автомобили

В течение первых десяти дней января на российском рынке произошло первое в 2021 году подорожание новых автомобилей.

Как сообщает газета «Коммерсантъ» со ссылкой на данные собственного опроса дилеров, за неполные две недели января наступившего года новые машины подорожали в России на 2–5%.

У некоторых дилеров, по данным издания, остались машины по старым ценам (например, 2020 года выпуска), однако, в отличие от прошлых лет, подорожаний автомобилей в наличии мало и покупателям за ними «придется погоняться». Большого выбора версий и комплектаций при этом не будет, на скидки также не стоит рассчитывать. Образовавшийся дефицит на дилерских складах, как отмечают опрошенные изданием продавцы, будет покрыт лишь в конце первого квартала.

Машины 2021 года производства успели подорожать с начала года как минимум на 2–3%, сообщает «Коммерсантъ». В частности, автомобили марки Volkswagen стали на 2–3% дороже, машины Audi — на 2,2%, модели Hyundai прибавили от 15 до 50 тыс. рублей к прежним ценам, «Мерседесы» подорожали на 4–5%; автомобили Volvo в «базе» стали стоить на 100 тыс. рублей дороже, опции подорожали на 5%, говорят продавцы.

Как отмечает издание, представители компаний-автопроизводителей в большинстве своем не ответили на вопросы об изменении цен и его причинах; факт корректировки цен подтвердили лишь в Suzuki. Дилеры, в свою очередь, сообщают, что нынешнее повышение цен на новые авто — отнюдь не последнее в этом году: по данным «Коммерсанта», «многие автоконцерны продолжают продавать машины в убыток, все еще не полностью отразив в ценах девальвацию рубля» ■

Авторынок России — 2020



Илья Огородников

В январе, уже после подведения предварительных итогов прошлого года, на экспертов авторынка обрушился град информационных сообщений — одно интереснее другого, и каждое сулит заметные перемены. Причина понятна: пандемия коронавируса вызвала радикальные изменения в укладе бизнеса в планетарном масштабе, что не могло не задеть и российский сегмент.

Авторынок спасли регионы и господдержка

Подробно обращаться к статистике не будем, поскольку все цифры были понятны еще по итогам декабря 2020-го. Российский авторынок показал ожидаемые на конец года минус 9,1%, или 1 598 825 проданных автомобилей, что в целом можно считать положительным результатом с учетом сложившихся условий.

Дело в том, что такое не очень существенное падение оказалось в три-четыре раза лучше результатов рынков европейских, которые



впервые в истории откатились минимум на 25% назад. Благодаря провалу Европы Россия по реализации машин вышла на четвертое место на континенте, что, как ни странно, даже подбодрило мировых автопроизводителей продолжать инвестировать в нашу страну. А еще интереснее оказался тот факт, что представительства иностранных автобрендов, работающие у нас, едва ли не в один голос похвалили действия российских властей по поддержке отрасли. Глава АЕБ Томас Штэрцель прямо заявил, что государственная помощь стала определяющей в устойчивости отечественного авторынка в 2020 году.

Правда, похвалы заслуживают не только финансовые вливания,

Как регионы спасли продажи, почему вернулся дефицит и что ждет АвтоВАЗ и УАЗ?

но и действия регионов, которые коронавирус задел в куда меньшей степени, а потому и ограничения там оказались минимальными. Если разложить российскую статистику по областям, выяснится, что постоянные лидеры авторынка — Центральный, Северо-Западный и Южный федеральные округа (то есть те, где карантин вводили по максимуму) — провалились гораздо больше среднего значения. Так, Москва и Санкт-Петербург показали результат в 1,5–2 раза

(–17,5 и –12% соответственно) хуже общего по стране. Защищаясь от наплыва туристов, держал карантинную оборону и Краснодарский край. В результате в лидеры в относительных цифрах с минимальными потерями вышли Урал, Сибирь и Дальний Восток, благодаря которым нашему рынку в целом и удалось сохранить относительную стабильность.

Откуда взялся дефицит и как компенсируют потери дилеры

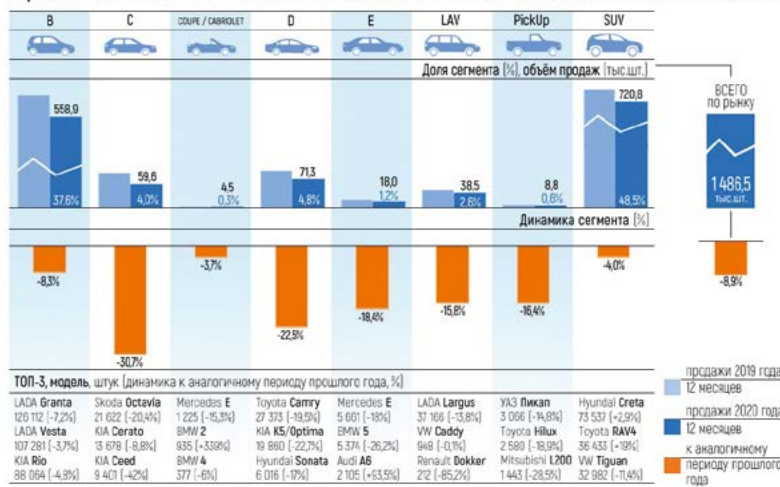
Наверное, впервые с «жирных» 2000-х годов, когда из-за ажиотажного спроса люди ждали машины по году, в 2020-м автолюбители вспомнили, что такое дефицит. Правда, отсутствием машин нынешнюю ситуацию не назвать — это скорее отсутствие выбора машин.

Само собой, проблема началась из-за перекрытых границ и останки транспортного сообщения. Начались сбои с поставками как самих автомобилей, так и машинокомплектов для локальной сборки, а также, что важнее всего, — комплектующих на сборочные заводы.

Причем из-за региональных особенностей рынков свободно перераспределять квоты не вышло. Например, отправить партию невостребованных в самой Германии «Мерседесов» или «Ауди» в Россию оказалось невозможно из-за особенностей технических



Продажи автомобилей по сегментам за 12 месяцев 2020 года



исполнений и комплектаций — например, на европейских машинах нет системы ЭРА-ГЛОНАСС, а значит, и продавать их в России нельзя.

К этому добавилась вторая проблема: испугавшиеся очередного обвала продаж отечественные заводы остановили конвейеры, а затем и оперативно пересмотрели планы производства в сторону уменьшения. Как оказалось, в этот раз напрасно: спрос быстро «отскочил» из-за боязни людей в очередной раз потерять накопленные деньги. В результате помимо проблем с импортом образовался дефицит и локализованных автомобилей.

Причем более подготовленные производители, с запасом ресурсов и минимальной зависимостью от внешних поставок компонентов,

оказались в выигрыше. В первую очередь в этот список попали отечественные производители, а также почти все максимально локализованные иностранные бренды. Причем дилерские сети последних в столь сложных условиях прямо-таки показали звериный оскал капитализма.

Так, воспользовавшись дефицитом, дилеры Hyundai и особенно Kia обязательным условием покупки своих моделей сделали необходимость докупать дополнительное оборудование не менее чем на 120 тыс. рублей, а то и на полмиллиона (в зависимости от модели)! Без этого потенциальному владельцу просто не продавали выбранную машину. Попытавшись разобраться с этим вопросом, журнал «Движок» получил ответ от вышестоящих

органов, что «формальных требований к покупке допоборудования автобренды не предъявляют, а на коммерческую политику своих партнеров в лице дилеров они влиять не могут», что по факту означает санкционированность таких действий.

На начало 2021 года ситуация не меняется, причем подобные условия с разной степенью жадности официальных продавцов распространяются на все марки, у которых хоть что-то есть в наличии. В результате недовольные покупатели по традиции отправились на вторичный рынок.

Такого разнообразия и цен на «вторичке» больше не будет

Вторичный рынок — спасательный круг российского автобизнеса. Только он выдерживает любые

кризисы и помогает огромному количеству людей либо сохранить деньги, либо пересесть на более интересную машину.

По итогам 2020 года в России было перепродано 5,5 млн автомобилей (+1,7% к результатам 2019 года), то есть в 3,4 раза больше, чем на рынке первичном. Неудивительно, что начавшийся еще в прошлый кризис (2014–2015 годов) тренд на переход официальных дилеров к торговле «бэушками» развивается семимильными шагами: так, по данным «Автостата», сегодня 32% новых машин было продано исключительно благодаря скидочной программе по системе Trade-in.

Причем вторичный премиум-сегмент идет заметно впереди массового. Так, рост, если считать только премиальные марки,





составил уже +5,9%, а если брать перепродажи Trade-in — аж 41%. Последняя цифра легко объясняется нежеланием обеспеченных людей самостоятельно заниматься продажей своих машин — как, собственно, всегда и было.

Однако, как ни крути, в целом статистика вторичного рынка пока еще находится в зоне «лоукост», то есть его основная доля — это перепродажа старых и дешевых машин: 55% всех сделок составляют автомобили старше 10 лет, а недостижимым для иномарок лидером остаются «Лады».

В целом же средняя цена подержанных машин неумолимо ползет вверх как раз за счет увеличения продаж среднего класса и премиума. Причем за 2020 год стоимость прибавила разом 53,9 тыс. рублей, достигнув пугающей отметки в 666,4 тыс. рублей.

Интересно, что прогноз экспертов по вторичному рынку сдержанный, а в отдельных моментах даже пессимистичный.

Дело в том, что разнообразие и объем предложения (а значит, и конкурентные цены) подержанных машин держатся на хорошем спросе первичного рынка в прошлом. А он, напомним, закончился в конце 2014 года, когда продажи упали вдвое.

То есть основной объем самых востребованных машин 2012–2014 годов (последний пик продаж новых автомобилей в России), которым сегодня шесть-восемь лет, исчерпан. Начиная с 2021 года эти автомобили, с одной стороны, уже попадают в категорию «престарелых» (проблемных) вариантов с пробегом хорошо за 100 тыс. км, а с другой стороны, на вторичный рынок выходит вдвое меньше вариантов подержанных машин трех-пяти лет с пробегом до 100 тыс. км. А это значит, что дефицит привлекательных предложений нас ждет и на вторичном рынке, причем с крайне завышенными ценами. И такая тенденция с учетом постоянного падения



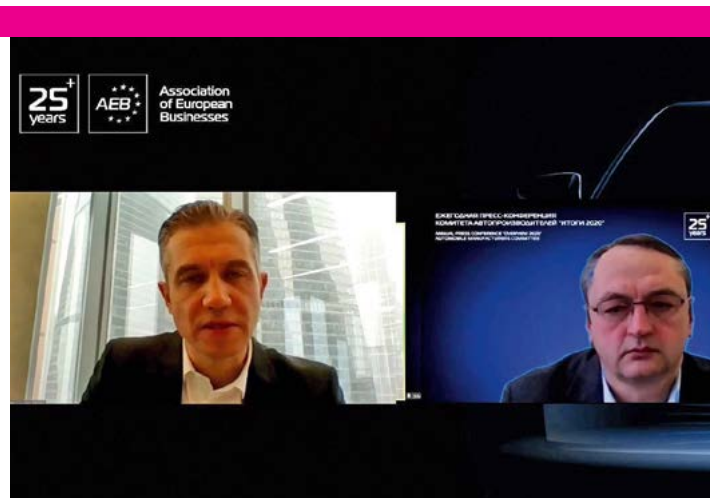
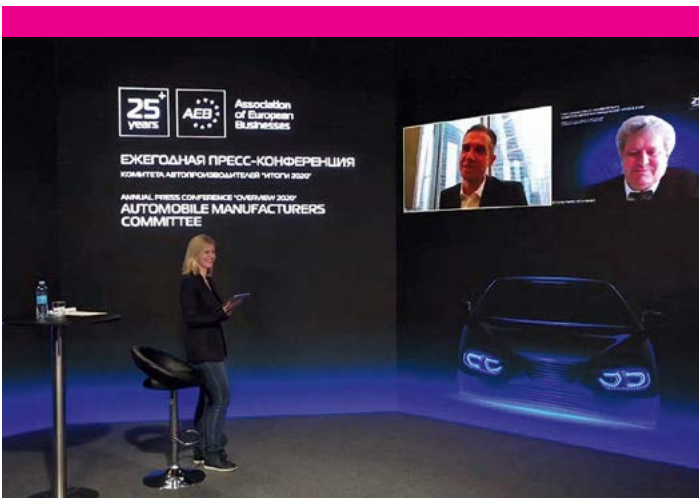
продаж новых автомобилей сохранится всю ближайшую пятилетку как минимум.

Уходящие из России бренды, подвешенная судьба АвтоВАЗа и нового УАЗа

Само собой, на фоне очередного витка очередного кризиса начали собирать чемоданы бесполезные для российского авторынка бренды. Разорившийся в самом Китае Lifan продает остатки, поте-

ряна последняя надежда на возрождение SsangYong, которому индийские инвесторы отказали в финансировании.

Наконец-то набралась смелости японская Honda, объявившая об уходе из России, а по факту сделавшая это еще пять лет назад. Причина — не прошедшее со времен «жирных» нулевых головокружение от успехов, когда, задрвав нос, японцы плюнули на локализацию, обновление





и адаптацию модельного ряда, а также продвижение программ лояльности и развитие дилерской сети. Итог закономерен.

Еще один коммерческий «покойник» — Chrysler. По информации от дилеров, марка уже давно прекратила заказывать новые автомобили для российского рынка и не стала продлевать ОТТС на единственную модель Pacifica. Однако представительство бренда пока уход из России не подтверждает. После объединения гигантов FCA и PSA у Chrysler может появиться небольшой шанс.

Список не окончательный. Не получился бизнес в России у китайцев из Foton и Zotye, хотя заход был интересный. В зоне вылета Brilliance, в зоне риска — Dongfeng, продажи которого упали почти на 40%. Ну а самый неожиданный результат показал Jaguar, скатившийся на дно статистики с результатом 942 машины на всю страну — почти вдвое хуже прошлого года. Умереть ему, конечно,

не даст родственник LandRover, который тоже сдал, но пока еще держится уверенно.

Интересная новость под конец января пришла из недр группы Renault, которая, по сути, рулит всем альянсом Renault-Nissan-Mitsubishi-Dacia-Lada. Оказалось, что наш родной АвтоВАЗ, проданный с надеждой богатому иностранному жениху по большому счету как отдельный и независимый бренд все-таки не сдался.

Французское руководство объявило фактически о слиянии бюджетных брендов Dacia и Lada в пользу, конечно же, более родной европейской «Дачии». К 2025 году абсолютно все модели АвтоВАЗа «переедут» на франко-японскую платформу CMF-B, по сути, превратившись в локализованные модели Dacia вроде сегодняшнего «Ларгуса». Это означает, что практически вся отечественная автомобильная

инженерия отправится в мусорное ведро, а Lada как автономный и аутентичный российский бренд окончательно прекратит существование, правда, сохранив логотип.

Не очень радужные перспективы и у другого российского бренда — УАЗа. С большой долей вероятности придется попрощаться с «Патриотом» второго поколения, который в СМИ прозвали «русским Prado». Целый клубок навалившихся на Ульяновский завод проблем привел к тому, что разработка автомобиля официально заморожена, а неофициально — прекращена. Собственно, из «полностью новой машины нового уровня» еще к середине 2020 года «Патриот II» превратился в модернизированный «Патриот I» с той же рамой, мотором и даже кузовными панелями. Так что революции в любом случае не произошло бы.



Инжиниринговый центр SMART

открывает программу подготовки «Молодые кадры»



Илья Огородников

«Молодые кадры» — это некоммерческий проект при поддержке Московского политехнического университета. Он будет представлять собой серию вебинаров и стажировок для студентов и выпускников профильных учебных заведений, которым интересна сфера авторемонта и автомобильных технологий во всем ее многообразии.

Дебютный вебинар новой программы в онлайн-формате состоялся еще в декабре 2020 года. Тогда его провели Павел Клюкин, руководитель ИЦ SMART, и Марк Подольский, знаменитый спортивный комментатор, автогонщик, старший преподаватель РАНХиГС и НИУ ВШЭ. Марк Семенович рассказал об истории автоспорта в на-

шей стране с примерами из собственной богатой биографии: он стал первым отечественным участником ралли «Кэмел-трофи» в 1990 году и одним из создателей профессиональной раллийной команды See Us, занявшей 5-е место на Кубке Европы по ралли в 1993-м.

К началу 2021 года к программе «Молодые кадры» проявили интерес более 200 человек. В основном это студенты Московского политехнического университета, Московского автомобильно-дорожного колледжа им. А. А. Николаева, Колледжа железнодорожного и городского транспорта, Колледжа автоматизации и информационных технологий № 20, Образовательного комплекса «Юго-Запад» ТСП «Троицкое» и Колледжа современных технологий им. М. Ф. Панова.

Последующие вебинары по желанию участников будут иметь прикладную техническую направленность. Павел Клюкин расскажет о том, как готовят специалистов в центре SMART, и о возможностях открытия поста диагностики, какой комплект оборудования потребуется и сколько он будет стоить, какие



Павел Клюкин, руководитель Инжинирингового центра SMART:

— «Молодые кадры» — это прямая связь между выпускниками учебных заведений и руководителями предприятий. Основная цель проекта — рассказать о технологиях, о рабочих местах, об автомобильном бизнесе, заинтересовать студентов колледжей и вузов через вебинары, а затем направить на стажировки в конкретные автосервисы после профотбора. Польза всем: и ребятам, и партнерам. Для нас это еще и демонстрация уникального учебного оборудования ИЦ SMART. Колледжи его покупают, обучают преподавателей на наших курсах, и мы развиваем такое сотрудничество. Московский политехнический университет — один из вузов, которые всегда активно откликаются и поддерживают такого рода инициативы.



знания и навыки понадобятся в работе и как их приобрести.

Также в программу в качестве преподавателей будут приглашаться владельцы сервисного бизнеса. Одним из них станет Артем Бовт, совладелец сети автосервисов FIT Service. Его профиль — «Бизнес по франшизе: советы для начинающих предпринимателей», где будут обсуждаться такие вопросы, как: стоит ли начинать бизнес с партнером? какие особенности имеет сетевая модель бизнеса?

как по опыту правильно строить карьеру? Все это сегодня немало интересует молодых специалистов.

Кроме того, преподавателями выступят и другие эксперты отрасли: гонщики, руководители автосервисов, инженеры, технические тренеры, автомеханики и преподаватели соответствующих факультетов специализированных учебных заведений.

Например, одним из гостей уже точно станет Анастасия Нифонтова, мастер спорта международного

класса по мотоспорту, серебряный призер ралли «Дакар-2017» в женском зачете, двукратная вице-чемпионка мира, — с ней участники программы смогут обсудить карьеру мотоспортсмена.

Не останутся в стороне и мировые производители запасных частей и агрегатов. Например, автогонщик (призер этапов чемпионата Европы по автокроссу, победитель РСКГ-2015 в классе «Туринг-Лайт») и технический эксперт компании NTN-SNR Павел Сорочинский расскажет и о соревнованиях, и о том, как небольшая французская мануфактура стала одним из мировых лидеров в производстве подшипников.

Само собой, программа «Молодые кадры» будет включать выезд непосредственно на объекты, конечно же, со всеми необходимыми мерами безопасности. Например, часть обучения будет проходить

на базе автосервиса «Планета Железяка» Федора Крамера, который поведает о техцентре на 25 постов, о структуре бизнеса, о том, что надо знать и уметь, чтобы работать в его автоцентре.

Трансляция выступления Пабло Итурралде, декана транспортного факультета Московского политехнического университета, будет вестись непосредственно оттуда, где руками студентов создаются гоночные автомобили.

Также в программу приглашен автогонщик Андрей Севастьянов, в чьем автосервисе готовятся болиды для соревнований.

Самые активные участники программы «Молодые кадры», пройдя необходимые тесты, смогут попасть на стажировку в компании-партнеры и получить рекомендацию на трудоустройство.



Анастасия Абрамова, начальник Центра карьеры, практики и трудоустройства Московского политехнического университета:

— С Инжиниринговым центром SMART за прошедшие семь лет мы провели много совместных мероприятий: это и семинары с производителями автокомпонентов, и экскурсии, и дни открытых дверей. Мы с радостью поддерживаем проект «Молодые кадры», так как он созвучен нашей цели — связать учебу и профессиональную деятельность. Наши студенты с первого курса участвуют в проектной деятельности совместно с индустриальными партнерами университета — профильными компаниями, лидерами отрасли. Среди них — крупные промышленные базы, такие как ООО «Автотор Холдинг», АО «АвтоВАЗ», ОАО «Авто-Альянс», ГК «КАМАЗ», представительства мировых брендов — ООО «БМВ Русланд Трейдинг», ООО «Дженерал Моторз Авто», ООО «Катерпиллар Евразия», ведущие технические центры — ООО «Автоцентр Атлант-М», ГК «Бизнес Кар», различные технополисы, технопарки и т. д. Ребята проходят в этих компаниях стажировки, преддипломную практику, а лучшие выпускники получают приглашения о трудоустройстве на позиции инженеров-конструкторов, технологов, механиков, менеджеров. Мы стремимся повысить шансы наших выпускников найти перспективную работу по специальности, и, по статистике 2020 года, среди выпускников факультета машиностроения 57% ребят смогли это сделать.



COVID учебе не помеха



Илья Огородников

Компания Bosch, имеющая в России не только разветвленную сеть СТО и огромные объемы реализации запасных частей, но и собственный учебный центр, отчиталась об успехах его работы даже на фоне пандемии.

Уже много лет компания Bosch одним из главных направлений своей деятельности видит повышение квалификации сервисменов, что особенно актуально на фоне все большего усложнения автомобилей и, увы, продолжающегося падения общего уровня компетенции механиков. Правда, в 2020 году специалисты учебного центра столкнулись с той же самой проблемой, что и все остальные учебные заведения, — с пандемией коронавируса, из-за которой преподавать стало фактически невозможно.

В результате почти всю деятельность учебного центра Bosch пришлось переносить в онлайн-формат, подстраивая под него всю учебную инфраструктуру. Как ни странно, интерес со стороны СТО к такому формату даже вырос — за 2020 год компании удалось провести 138 вебинаров, которые суммарно посетили почти



5 тыс. человек из России, Беларуси, Украины, а также стран Средней Азии и Кавказа.

Собственно, в тот же удаленный режим в формате видеоконференций были перенесены и экзаменационные программы для тех, кто хотел бы проверить свои знания, но не проходить обучение.



Bosch
подвел результаты
2020 года

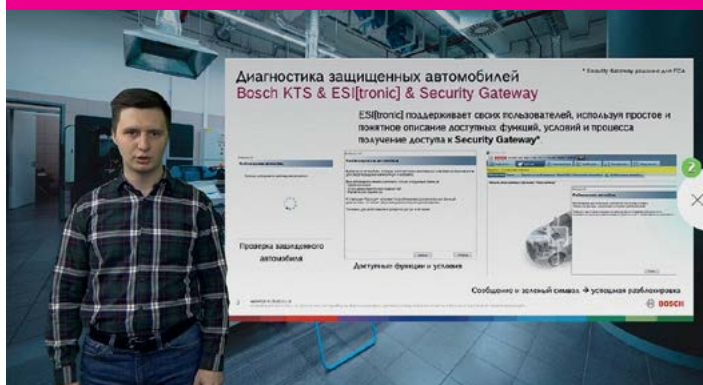
Очень интересными оказались интерактивные тренажеры, позволяющие удаленно проверить знания диагностов. Фактически Bosch создал эдакую компьютерную игру-квест (похоже даже по интерфейсу). В виртуальном СТО стоит неисправная машина, в которой с помощью полного набора всевозможных технических средств и сервисных инструментов нужно выявить все проблемы, которые даже симитированы с графическим и звуковым сопро-

Несмотря на пандемию и прорвал в середине года, Bosch сумел не только отыграть все позиции, но даже выйти в уверенный плюс, увеличив реализацию запчастей на 8%. По словам представительницы компании, такой результат достигнут за счет мощной диверсификации бизнеса. Так, почти треть оборота приходится на дизельные системы Bosch, в то время как наилучший прирост показывают фильтры



вождением. На сегодня доступны онлайн-тренажеры по темам: «Бензиновый впрыск», «Дизельный впрыск», «Тормозные системы» и «Комфорт-электроника». В течение прошлого года 30 мастерских оформили для своих сотрудников подписку на такую услугу.

Не обошел Bosch стороной и другой крайне актуальный для сервисменов вопрос, который пока в нашей стране не так актуален, а в Европе уже всю вызывает определенные опасения в спра-





ведливой конкурентной борьбе. Дело в том, что автопроизводители постепенно закрывают доступ к диагностике своих автомобилей, если на сервисе нет оплаченного сертифицированного диагностического программного обеспечения. Проще говоря, понять, что в машине сломалось, можно только запросив платную информацию у самого автопроизводителя.



В конце 2020 года ПО ESI[tronic] 2.0 прошло масштабное обновление. Теперь с его помощью можно объединить диагностику ЭБУ двигателя и описание процессов для систем помощи водителю. Поиск неисправностей в системах полного привода стал более наглядным и простым, а база данных автомобилей пополнилась шестью новыми моделями

Фактически это означает, что мультибрендовые независимые СТО оказываются неконкурентоспособны, поскольку к каждой заехавшей машине нового бренда им потребуется отдельный доступ.

Bosch, не дожидаясь, пока новые правила полноценно вступят в силу, решил помочь сервисным центрам, объединив диагностические лицензии автопроизводителей в комплексное программное обеспечение ESI[tronic].

С помощью этого ПО можно проводить диагностику и ремонтировать более 90 тыс. автомобилей различных моделей, марок и ком-



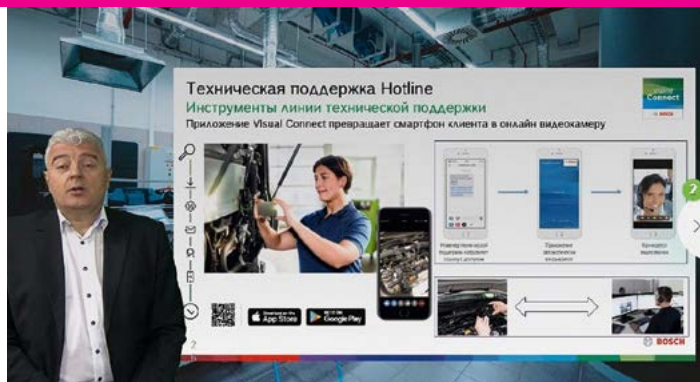
плектаций. При этом пользователи ESI[tronic], имеющие подписку на сектор «Ремонт на основе опыта EBR», обладают доступом к более чем 1 млн проверенных решений по поиску и устранению неполадок в автомобилях. Причем осенью 2020 года Bosch предоставил бесплатный доступ к сектору «Ремонт на основе опыта EBR» всем пользователям ESI[tronic], чтобы они могли лично убедиться в эффективности этой базы. Начиная с 2021 года и далее все обновления ESI[tronic] будут загружаться через интернет с помощью встроенного менеджера обновлений DDM.

Новинки 2020 года

В прошлом году компания Bosch пополнила линейку оборудования для сервисного обслуживания аккумуляторов компактным тестером BAT 115. Новый прибор обладает широким функционалом и позволяет осуществлять быстрое и надежное тестирование всех типов стартерных батарей (свинцо-

во-кислотных, гелевых, EFB и AGM) с напряжением 6 и 12 В. Помимо проверки основных параметров АКБ и индикации ее состояния новый тестер BAT 115 также может использоваться для проверки стартеров и зарядных систем с напряжением 12 и 24 В. Благодаря встроенному термопринтеру сотрудник СТО может буквально за считанные секунды распечатать результаты теста для клиента или учета документации, тем самым значительно упростив процесс диагностики.

Также в 2020 году компания представила новый универсальный стенд для калибровки и регулировки систем помощи водителю — DAS 3000. Такое оборудование применяется специалистами для калибровки систем автоматического экстренного торможения, слежения за полосой движения и распознавания дорожных знаков, например при замене лобовых стекол автомобилей.



Новый Kia Picanto

получил российский ценник



Компания Kia Motors Russia & CIS объявила рублевые цены на рестайлинговую версию субкомпактного городского хэтчбека Picanto.

Как сообщает пресс-служба компании, диапазон цен на новый Picanto в России — от 819 900 до 1 114 900 рублей.

Обновленный хэтчбек станет доступен на нашем рынке с двумя бензиновыми атмосферными двигателями Карра: 1.0 MPI (67 л.с., 95 Нм) и 1.2 MPI (84 л.с., 122 Нм). Базовый мотор будет агрегатироваться исключительно с 5-ступенчатой механической коробкой передач, для 1,2-литрового двигателя по умолчанию предусмотрен 4-ступенчатый «автомат».

Новый Kia Picanto станет доступен в России в пяти комплектациях. Автомобиль с двигателем 1.0 MPI можно будет купить в исполнениях Classic и Comfort, в то время как Picanto 1.2 MPI станет доступен в комплектациях Luxe, Style и GT Line.

Хэтчбеки во всех исполнениях получат окрашенные в цвет кузова бамперы и зеркала заднего вида, дневные ходовые огни и полный комплект брызговиков; кроме того, уже в «базе» станут доступны складная спинка заднего сиденья (в пропорции 60:40) и шторка в багажном отсеке; на центральном тоннеле размещена пара подстаканников для водителя и переднего пассажира.

В стандартный комплекс безопасности войдут фронтальные подушки безопасности, крепления для детского кресла, системы ABS, ESC и HAC, система контроля давления в шинах (TPMS), датчик света, иммобилайзер, центральный замок и система экстренной связи ЭРА-ГЛОНАСС; в список штатного оснащения автомобиля входит также запасное колесо «докатка» на стальном диске.

В наличии в салонах официальных дилеров Kia в России новый Picanto появится 5 марта нынешнего года. В Kia Motors рассчитывают, что автомобиль «укрепит лидерские позиции бренда в сегменте А на российском рынке» ■

АвтоВАЗ вернул «Ниве» историческое название

Популярный вазовский компактный внедорожник вновь получит классическое наименование и будет называться Lada Niva Legend.

Автомобиль 2021 модельного года претерпел одновременно с переименованием легкую модернизацию. В частности, внедорожник получил новые накладки вытяжной вентиляции на задних стойках.

Обновление подобных деталей, как отмечает производитель, должно сделать автомобиль более комфортным и тихим. В рамках испытаний, по заявлению АвтоВАЗа, максимальное снижение шумов при интенсивном разгоне составило 3,7 и 2,2 дБА — при движении с постоянными скоростями до 120 км/ч.

Lada Niva Legend доступна в России более чем в 10 версиях, включая коммерческие модели. Во всех модификациях доступен пакет опций «Комфорт», в который входят центральный замок с пультом дистанционного управления, сигнализация с обратной связью, аудиосистема с разъемами формата USB и AUX. Пакет можно приобрести отдельно и установить у официальных дилеров Lada.

Классическая «Нива» стала в свое время первым в мире внедорожником с несущим кузовом и постоянным полным приводом с понижающей передачей и блокировкой межосевого дифференциала. Сегодня Lada Niva — самый доступный в России полноприводный автомобиль ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Группа Renault показала прототип нового кроссовера Dacia-Lada

Входящая в группу Renault компания Dacia представила концептуальный кроссовер Bigster, призванный продемонстрировать, как может выглядеть будущая серийная модель сегмента C-SUV, разрабатываемая новым бизнес-подразделением Dacia-Lada.

Как сообщает пресс-служба компании, длина нового Bigster Concept составляет 4,6 метра; производитель заявляет, что серийный кроссовер станет просторным, надежным и будет отличаться высокими, по меркам сегмента, внедорожными качествами. При этом одним из главных конкурентных преимуществ новинки станет цена: в Dacia обещают, что новый Bigster, формально относящийся к классу C-SUV, будет стоить на уровне автомобилей сегмента B.

Во внешней отделке нового кроссовера не будут применяться хромированные или имитирующие алюминий детали: только простой и функциональный пластик, призванный защищать кузов от царапин и сколов на бездорожье; все пластиковые панели при этом будут изготавливаться из перерабатываемых материалов.

Технические характеристики Bigster пока не разглашаются; известно лишь, что кроссовер построен на платформе CMF-B альянса Renault-Nissan.

В версии, которая будет выпущена под брендом Dacia, автомобиль помимо традиционных моторов станет оснащаться гибридными двигателями, а также силовыми установками, работающими на альтернативном топливе. О технической начинке будущего серийного кроссовера сегмента C-SUV марки Lada официальных данных пока нет.

Новое бизнес-подразделение Dacia-Lada группы Renault намерено весьма активно и широко использовать архитектуру CMF-B при создании будущих моделей. Как заявляют в руководстве подразделения, ее применение позволит обоим брендам перейти с нынешних четырех различных платформ на одну и с 18 типов кузова на 11.

К 2025 году Dacia выпустит три новых модели в рамках анонсированной в середине января стратегии развития, которая является частью представленного группой Renault стратегического плана Renaulution ■



Внедорожник Lada Niva Travel доступен для заказа в России

АвтоВАЗ объявил о начале приема заказов на внедорожник Lada Niva Travel, представляющий собой обновленную версию модели, прежде известной как Lada Niva, а ранее — Chevrolet Niva.

Как сообщает пресс-служба тольяттинского производителя, с 25 января автомобиль можно забронировать онлайн на портале Lada.ru или на сайтах официальных дилеров марки.

Стартовая цена Lada Niva Travel составляет в России 747 900 рублей. В указанную сумму оценен внедорожник в комплектации Classic.

В список штатного оснащения такого автомобиля входят водительская подушка безопасности, электропривод и обогрев зеркал, передние электростеклоподъемники, система экстренного оповещения ЭРА-ГЛОНАСС, крепления для детских сидений ISOFIX, спинка заднего сиденья, складывающаяся в пропорции 60:40.

Niva Travel в исполнении Comfort оценена в 804 900 рублей, в версии Comfort Off-road автомобиль стоит на 40 000 рублей дороже. Во «внедорожном» исполнении Niva Travel дополнительно оснащается рейлингами на крыше, охранной сигнализацией и складным ключом центрального замка с дистанционным управлением, обивкой потолка в черном цвете, противосолнечным козырьком для водителя и пассажира с зеркалом, 16-дюймовыми легкосплавными колесами.

Топовый внедорожник в исполнении Luxe стоит в РФ от 890 900 рублей; Lada Niva Travel в версии Luxe Off-road оценена в 905 900 рублей. Среди особенностей такого автомобиля — внедорожные шины, неокрашенный обвес кузова, шноркель, обивка потолка черного цвета.

О том, когда новый внедорожник появится в наличии в салонах дилеров Lada, АвтоВАЗ сообщит позже ■



Mazda CX-30 подорожала по пути в Россию

В салонах российских дилеров Mazda появились первые «живые» экземпляры компактного кроссовера CX-30.

За время, прошедшее с момента официальной российской премьеры автомобиля, состоявшейся, напомним, в конце ноября 2020 года, он успел ощутимо подорожать. Если заявленная ранее стартовая цена нового CX-30 составляла 1 620 000 рублей, то на 15 января, судя по онлайн-конфигуратору на официальном российском сайте бренда, базовый кроссовер с передним приводом и «механикой» в комплектации Drive стоил уже не менее 1 653 000 рублей.

Автомобиль в среднем исполнении Active с автоматической коробкой передач и переднеприводной трансмиссией стоит отныне 1 902 000 рублей (ранее — от 1 869 000 рублей), за кроссовер с полным приводом и «автоматом» придется выложить не менее 2 002 000 рублей вместо прежних 1 969 000 рублей.

В самой «продвинутой» комплектации Supreme новый CX-30 стоит теперь от 2 042 000 рублей в переднеприводной версии и от 2 142 000 рублей — в полноприводной, тогда как ранее такие же автомобили стоили, соответственно, 2 009 000 и 2 109 000 рублей.

В версии для России, напомним, Mazda CX-30 оснащается 2,0-литровым бензиновым двигателем Skyactiv-G мощностью 150 л.с. Производство кроссоверов для нашего рынка организовано на мощностях совместного предприятия «Мазда-Соллерс» во Владивостоке ■



Nissan рассказал о двигателях для нового Qashqai

Компания Nissan раскрыла некоторые технические характеристики кроссовера Qashqai нового, третьего по счету, поколения.

В основу конструкции нового Qashqai, как уже сообщал «Движок», ляжет модульная платформа CMF-C альянса Renault-Nissan. По габаритам кроссовер третьего поколения станет чуть крупнее предшественника: длина автомобиля составит 4425 мм, тогда как длина нынешнего «Кашкая» — 4379 мм.

Базовым для Qashqai III станет бензиновый турбомотор 1.3 DiG-T (HR13) с технологией ALiS (Advanced Lithium-ion battery System). Линейку двигателей для «Кашкая» этот мотор пополнил в 2018 году; для нового поколения кроссовера он был модернизирован и получил около полусотни новых компонентов, а также стал соответствовать современным экологическим стандартам Euro 6d-Full.

Работает двигатель по схеме так называемого «мягкого» гибрида (Mild Hybrid) и имеет 12-вольтовый электрический «довесок», обеспечивающий работу системы рекуперации энергии при торможении; накапливается энергия в литий-ионной аккумуляторной батарее.

Мотор 1.3 DiG-T станет доступен для нового Qashqai в двух вариантах мощности: 140 и 160 л.с.; привод в базовой версии — только передний, коробка передач — исключительно 6-ступенчатая механическая. Покупателям 160-сильной модификации на выбор предложат ту же «механику» (с передним приводом) или вариатор CVT X-Tronic; автомобиль с вариатором можно будет заказать как с передним, так и с полным приводом.

В 2022 году в продажу на европейском рынке поступит еще одна версия нового Qashqai: с фирменной электрической силовой установкой e-POWER. В ее состав входят 140-киловаттный электромотор, инвертор, аккумуляторная батарея, а также 1,5-литровый 157-сильный бензиновый турбомотор. Последний с ведущими колесами не соединен и работает исключительно в качестве генератора электроэнергии; колеса же вращает электродвигатель. Суммарная мощность такой силовой установки составляет 190 л.с.

Мировая премьера нового Nissan Qashqai состоится весной нынешнего года. К 2024 году компания планирует довести долю «электрифицированных» авто в общем объеме европейских продаж до 50% ■

ABT форсировал бюджетный двигатель концерна Volkswagen

Тюнинговое ателье ABT Sportsline представило недорогое решение для повышения мощности турбомотора 1.5 TSI, применяемого на целом ряде автомобилей брендов, входящих в концерн Volkswagen.

В стандартной версии, напомним, указанный мотор развивает мощность 150 л.с. и максимальный крутящий момент 250 Нм. За счет фирменного блока управления двигателем ABT Engine Control (AEC) Power отдача мотора увеличивается до 190 л.с. и 290 Нм. Расход топлива при этом, по заявлению представителей ателье, может даже уменьшиться, поскольку возросший крутящий момент позволяет двигаться на более высокой передаче, чем обычно.

На протяжении первого полугодия 2021 года стоимость подобного решения по форсировке двигателя 1.5 TSI будет составлять 999 евро. В дальнейшем блок AEC Power для этого мотора будет стоить 1249 евро. Его установка, как утверждают в ABT, не требует специальных навыков: энтузиасты могут поставить его на автомобиль своими руками.

Устройство, заявляют также в баварском тюнинговом ателье, имеет защиту от пыли и влаги по стандарту IP67: стыки в его корпусе герметично проклеены, кроме того, применены водонепроницаемые заглушки и специальная мембрана Gore-Tex, предотвращающая образование конденсата внутри прибора.

Новый блок управления двигателем от ABT предназначен для таких моделей концерна Volkswagen, как Skoda Scala, Karoq, Kodiaq, Octavia, Superb; Seat Ateca, Arona, Ibiza, Leon, Tarraco; Audi A1, A3, Q2, Q3; Volkswagen Arteon, Golf VII, Golf VIII, Passat, Polo, T-Cross, T-Roc, Tiguan, Touran ■



редактор рубрики
Роман Зубко



В Россию едет новый Volkswagen Teramont

Компания Volkswagen объявила о предстоящем начале российских продаж обновленной версии большого кроссовера Teramont.

С точки зрения дизайна Volkswagen Teramont 2021 года получил тот же пакет обновлений, что и его заокеанский «родственник» Atlas, рестайлинговая версия которого была представлена, напомним, в апреле 2020 года. Вслед за «Атласом» обновленный Teramont получил иные бамперы и решетку радиатора, а также новую начинку задних фонарей. Анфас в итоге Teramont стал выглядеть в точности как кросс-купе Atlas Cross Sport, продающееся с прошлой весны.

Линейка двигателей для «российского» Teramont в результате рестайлинга модели не изменилась. Базовым останется четырехцилиндровый турбомотор 2.0 TSI мощностью 220 л.с., ступенью выше — 3,6-литровый атмосферный двигатель VR6 FSI, развивающий 249 сил. Оба мотора штатно агрегируются с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач и фирменной полноприводной трансмиссией 4Motion.

Линейка комплектаций модели Teramont расширена: в частности, автомобиль 2021 модельного года станет доступен в России в новом исполнении R-Line. Такой кроссовер будет оснащаться исключительно 249-сильным двигателем и штатно комплектоваться 20-дюймовыми колесными дисками особого дизайна. В список стандартного оснащения войдут, помимо всего прочего, логотипы R-Line на бамперах и передних крыльях, бамперы дизайна R-Line, черный гляцевый диффузор, отделанный кожей Nappa руль, спортивные накладки на педали, а также декоративные вставки R-Line Striped Falls Dark.

Всего комплектаций будет четыре: Respect, Status, Exclusive и R-Line. Уже в «базе» новый Teramont будет оснащаться обновленной аудиосистемой Composition Media с 8-дюймовым сенсорным экраном, голосовым управлением и шестью динамиками, навигационной системой Discover Media, трехзонным климат-контролем, системой беспроводной зарядки мобильного телефона, электрообогревом лобового стекла и передних сидений, электроприводом дверцы багажника, адаптивным круиз-контролем, системой бесключевого доступа Keyless Access, функцией управления ближним светом фар Coming/Leaving Home, системой контроля дистанции спереди Front Assist со встроенной автоматической функцией торможения City Emergency Braking и системой помощи при перестроении Side Assist. В качестве опций в зависимости от комплектации станут доступны панорамная крыша со сдвижным люком, сетка для крепления груза в багажнике, стояночный отопитель с дистанционным управлением и таймером, а также индивидуальные сиденья второго ряда.

Старт российских продаж обновленного Volkswagen Teramont намечен на весну нынешнего года ■



Купе-кроссовер Geely Tugella станет доступен в новой комплектации

Компания Geely объявила о расширении гаммы доступных в России комплектаций кросс-купе Tugella.

С 21 января модель Tugella доступна для заказа на сайте Geely в исполнении Luxury. Стоит такой кроссовер 2 399 990 рублей — на 100 тыс. рублей дешевле автомобиля в топовой комплектации Flagship.

Новый Geely Tugella Luxury, так же как и флагманский кроссовер, оснащается разработанным совместно с Volvo 2,0-литровым турбомотором мощностью 238 л.с. с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач Aisin; привод — исключительно полный.

В исполнении Luxury кросс-купе Geely штатно оснащается 19-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, кожаной обивкой кресел, двухзонным климат-контролем, системой очистки воздуха с фильтром стандарта CN95, электроприводом дверцы багажника, системой бесключевого доступа в салон и запуска двигателя кнопкой, датчиками дождя и света, электрообогревом рулевого колеса, заднего стекла, боковых зеркал, форсунок стеклоомывателя, зоны покоя стеклоочистителей, а также всех кресел без исключения.

Кроме того, в «люксовую» комплектацию модели входят шесть подушек безопасности, панорамная крыша с люком, система кругового обзора с датчиками парковки, круиз-контроль, системы помощи при экстренном торможении и при движении на склоне, система выбора режимов вождения.

В салонах российских дилеров Geely первые «живые» экземпляры кросс-купе Tugella в исполнении Luxury должны появиться в середине февраля ■



Skoda Octavia IV



Илья Огородников



Компактный бизнес-класс

Skoda — по многим параметрам уникальная компания. Во-первых, на базе отличных, но рядовых автомобилей концерна Volkswagen она создает непохожие на другие модели, которые в итоге получаются практичнее и дешевле первоисточника. Во-вторых, Skoda умудряется практически идеально балансировать между достаточно консервативной массовой аудиторией и всеми современными прогрессивными тенденциями. Правда, с каждым годом соблюдать это равновесие становится все сложнее — и новейшая Skoda Octavia IV тому подтверждение. Смотрим, куда качнулась чаша весов и как на это может отреагировать российский авторынок.

Итак, наша встреча со Skoda Octavia четвертого поколения не была бы такой долгожданной, если бы не официальная премьера новинки в сентябре 2020 года, где представители чешской компании создали сразу две интриги. Первая: несмотря на то что внешне Octavia сохранила стилистическую преемственность и мало изменилась в размерах, был обещан совершенно новый уровень ездового комфорта, да и вообще другое ощущение автомобиля.

Вторая интрига, очевидно, явилась следствием первой: резко возросшая стоимость — разом плюс почти 200 тыс. рублей (!) к предыдущему поколению. Обоснование такого ценового взлета, да еще на падающем российском авторынке, должно быть неопровержимым. Опять же, в компании Skoda попросили не торопиться с выводами: «Вы все поймете, когда поедете на ней, — почти все вопросы отпадут». И вот наконец-то ключи в руках... Даже некое волнительное предвкушение имеется.

Что касается внешности, то «Октавии» обновленный фирменный стиль идет куда больше, чем младшему «Рапиду». Хотя это и дело вкуса, но отказ от странных сдвоенных фар предшественника посчитаем благом. Правда, обилие углов и акцент на граненом рельефе кузова сделали «Шкоду» зависимой от выбора цвета, ракурса съемки и даже освещения. Бледные цвета растворяют работу дизайнеров: серебристая или серая машина на фоне пасмурного неба и красная под лучами солнца —

это две разные «Октавии». Так или иначе, главного все равно не скрыть: Skoda Octavia стала еще больше похожа на флагманский Superb, в чем заодно заключается и смысл нового позиционирования модели.

Намеки на то, что Octavia отныне уже не та машина, которую можно было, не особо напрягаясь, позволить себе в кредит с небольшим первым взносом, появляются буквально с открытия двери, когда на асфальте загорается название чешского бренда, высеченное

Одна из деталей нового статуса Skoda Octavia — адаптивная матричная оптика (штатно — просто светодиодная), которая до этого была привилегией автомобилей премиум-класса. Опция недешевая — 74 800 рублей, и только для топ-исполнения Style Plus



Новая архитектура MIB3 открыла новые возможности водителям планшетно-цифрового поколения. Классические разделы меню того же климат-контроля теперь можно группировать по своему желанию и даже включать в смарт-раздел: не нужно больше по отдельности изменять температуру, направление потока воздуха и скорость вращения вентилятора — достаточно просто выбрать команду быстрого нагрева или охлаждения, например ног



В руках — знакомый по «Рапиду» стильный двухспицевый руль, через который просматривается дисплей цифрового щитка приборов.

Переднюю панель, почти полностью лишенную кнопок, венчает огромный дисплей новой мультимедиа MIB3, которая по качеству графики и анимации, кажется, способна переварить запуск современных компьютерных игр. Все это — в окружении контурной подсветки, которая создает уют, и главное — впервые с оригинальными дизайнерскими «фишками». Например, управлять громкостью

магнитолы можно, поглаживая переднюю панель, а переключать режимы «автомата» — с помощью необычного хромированного тумблера, дополненного рельефным декором! Кажется, Skoda еще никогда не уделяла столько внимания украшениям.

Как все это работает? С ожидаемыми нюансами. Если к специфическому тумблеру коробки достаточно быстро привыкаешь, поскольку пользоваться им по факту нужно только в начале и конце пути, то физических кнопок ощутимо не хватает, учитывая, что из-за этого пострадала почти эталонная эргономика.

Главная претензия — зашитый в экран мультимедиа блок управления климат-контролем. Пользоваться им приходится постоянно, что сильно отвлекает от процесса вождения, так как нужно все время попадать пальцем в нужные участки дисплея.

К посадке, как и прежде, претензий нет. Причем чем больше заплачивать за кресла, тем удобнее будет за рулем. На вершине интерьерной гаммы — спортивные «ковши» исполнения Style Plus, из которых



специальными проекторами, — мелочь, а атмосферы добавляет.

Ну а внутри просто хочется сказать: «Вау!» Наверное, впервые в своей очень богатой тестовой

жизни я ощупываю и разглядываю интерьер «Шкоды». Если качество пластика и раньше не вызывало вопросов, то отныне передняя панель «Октавии» обшита замшей!



не хочется вылезать. Правда, из-за массивности таких сидений чуть сократилось пространство для задних пассажиров — на втором ряду по-прежнему просторно, но ногу на ногу, как в Superb, закинуть уже не получится.

В целом пассажирский отсек Skoda Octavia постепенно превращается в бизнес-класс: тут не только традиционно удобно формованный «диван» с подогревом, но и отдельный блок управления климат-контролем, шторки на окнах и даже отдельные кармашки для планшетов — само собой, не считая подстаканников и подлокотника.

Фирменные «фишки» Skoda Simply Clever продолжают развиваться. В зимний период вместо зонтиков в двери можно спрятать щетку. Розетка на 230 В для гаджетов уже воспринимается как стандарт. И без того рекордный в классе багажник прибавил еще 10 литров объема — теперь их 578

По уровню комфорта и оснащения задний ряд не уступит полноценному бизнес-классу. Жаль, задняя полузависимая подвеска слишком отчетливо передает изъяны дороги.

Наконец-то переходим к самому долгожданному — ездовым характеристикам, которые, напомним, должны заметно измениться, хотя и не во всех версиях. Собственно, пока новая Skoda Octavia доступна только в исполнении с турбомотором 1.4 TSI. Главная же новость заключается в том, что во всех моделях концерна Volkswagen этот мотор оснастили классическим 8-ступенчатым «автоматом», оставив «робот» DSG только для топ-версии с 2,0-литровым агрегатом.

Чувствуется ли разница? Однозначно! Правда, видимо, не для всех она окажется ожидаемой. Дело в том, что Octavia заметно прибавила, скажем так, в благородстве повадок, поступившись динамикой. Итак, отныне чешский лифтбек наполняет движение размеренностью и плавностью ре-

акций, как будто едешь не в лифтбеке класса C+, а в седане более старшего сегмента. При этом скоростные характеристики потеряли скорее номинально, чем реально: 150-сильного двигателя все равно хватает для разгона до 100 км/ч за 9 секунд и уверенных прострелов в городском потоке.

Еще более актуальным стал выбор режимов движения. Из трех предустановленных «Эко» и «Обычный» с разной степенью рвения стараются сделать акцент на комфорте, так что для любителей скорострельной коробки DSG привыкать к новой «Октавии» лучше со «Спорта». А в идеале — отредактировать параметры в индивидуальном режиме. Наверное, впервые самостоятельно заданные ездовые свойства стоит признать лучшими.

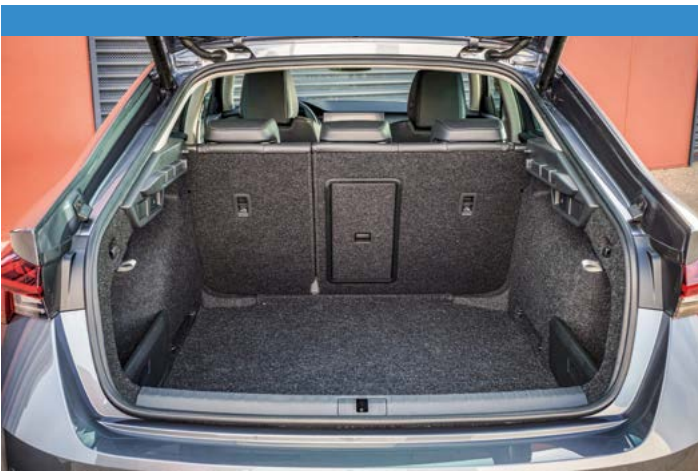
Так или иначе, но общий посыл изменений в характере не скрывать: драйверские нотки предшествен-

ницы «автомат» трансформирует в комфортные, что дополнительно подкрепляется и обновленными настройками адаптивных амортизаторов.

А вот что осталось неизменным, так это превосходное чувство руля и курсовая устойчивость, благодаря которой Skoda Octavia отлично летит что по прямым, что по извилистым дорогам. Одна беда: с ростом скорости начинают подвывать зимние шины — наверное, единственный отчетливый повод для критики.

Каков итог?

Представители марки Skoda на премьере новой Octavia не лукавили. Если бы мне завязали глаза и попросили угадать модель на основе ездовых ощущений, я бы почти с уверенностью сказал, что еду... на Superb. В дорогом исполнении новая «Октавия» открывает эдакий новый подкласс: отныне



ХАРАКТЕРИСТИКИ Skoda Octavia 1.4 AT

Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4689x1829x1470
Снаряженная масса, кг	1341
Объем багажника, л	578
Клиренс, мм	158
Двигатель	
Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1395
Мощность, л. с. при об/мин	150/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	250/1500
Трансмиссия	Автоматическая, 8-ст.
Привод	Передний
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	9,0
Максимальная скорость, км/ч	223
Средний расход топлива, л	5,5

Само собой, чешская новинка оснащена всеми современными помощниками, которые превращают машину в полупромышленного робота, следящего за всем, что происходит вокруг. Активный круиз-контроль, система удержания в полосе и мониторинга слепых зон, а также функция автоторможения совсем скоро станут стандартным набором опций. Пока же за них придется немало доплачивать



ОЦЕНКИ Skoda Octavia 1.4 AT

ОЦЕНКИ		Skoda Octavia 1.4 AT
ИНТЕРЬЕР	8,57	Никогда еще салон «Шкоды» не был таким дизайнерским. Однако внедрение новых технологий сказалось на эргономике, а шикарные передние кресла отобрали немного пространства у задних пассажиров.
Обзор	8	
Эргономика	9	
Качество материалов	8	
Простор	8	
Передние сиденья	8	
Задние сиденья	9	
Багажник	10	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,5	С новым автоматом «Октавия» стала плавнее в реакциях, но чуть комфортнее. Остальные параметры остались на традиционно очень хорошем уровне.
Динамика	8	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	9	
КОМФОРТ	8,33	Главный козырь — беспрецедентный уровень оснащения. Оставленная задняя балка жестковата, за и зимние колеса шумят в салоне на скорости.
Акустический	8	
Ездовой	7	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,46	

это не C+, а скорее D-. То есть машина, которая не попадает в бизнес-сегмент исключительно из-за габаритов, полностью отвечая всем остальным требованиям. Да и по длине до включения в полноценный D-класс Octavia остались считанные миллиметры.

Фактически с этого года новинка так и будет позиционироваться в России: модель, не уступающая в ездовом комфорте и уров-

Новая Skoda Octavia сохранила платформу MQB и незначительно прибавила в размерах, в основном за счет измененной формы бамперов: габариты теперь 4689x1829x1485 мм. До практически официального «переезда» в класс D осталось прибавить в длину 12 мм

Стоимость протестированного автомобиля

Skoda Octavia 1.4 AT
2 260 000 ₹

не оснащения традиционным бизнес-седанам, но гораздо более удобная в городе по габаритам и функционалу.

Все хорошо, но вместе с новым статусом Skoda Octavia обрела и новую цену: тестовые машины с полным списком оснащения, но не с самым мощным двигателем потянули на 2 260 000 рублей. Это цена топ-исполнений таких моделей, как Kia K5, Hyundai Sonata или Mazda6. Ну а за 2,5 млн уже можно смотреть и премиум-класс.



Audi A4

ОБНОВЛЕННЫЕ

Audi A5



Илья Огородников

Педантичность — одна из главных стереотипных черт немцев, которая, если судить по автопрому Германии, регулярно подтверждается. Казалось, вот только недавно мы обкатывали новое поколение среднеразмерной линейки Audi, а прошло уже два с половиной года: пора обновляться — точно по расписанию. Встречаем в России рестайлинговые версии седана, лифтбека и купе четвертой и пятой серии.

В этот раз премьера получилась тихой — без громких анонсов, пафосных инсталляций и волнительных ожиданий. Объяснение, думается, простое: легковая модельная линейка Audi с каждым годом все больше уступает трендовым кроссоверам: подиум давно оккупировали Q5, Q7 и Q8, а из разнообразной гаммы A4/A5 все большим спросом пользуется псевдовнедорожная модификация Allroad. Так или иначе, но списывать со счетов некогда популярные седаны и купе рано: в 2019 году они прибавили в продажах от 15 до 23%, в то время как большая часть остальных моделей показала вообще отрицательную динамику.

Ожидать радикальных изменений во внешности от Audi было бы странно — образ машин предсказуемо не изменился, но заметно

освежился: художники акцентировали внимание на светодиодных фарах, новой решетке радиатора, бампере и подоконной линии. Из предложенных на выбор седана, купе и лифтбека сначала сажусь в традиционную «четырёхдверку». Людям, знакомым со среднеразмерной серией Audi, для ощущения новизны нужно дать время на осмотр: ни архитектура консолей, ни стилистика не поменялись.

Конец даунсайзингу

Особое внимание уделено колесным дискам — их теперь более 20 (!) видов, от 17 до 19 дюймов. Расширена и цветовая гамма с очень нарядной палитрой





Главное внимание — новому дисплею мультимедийной системы MMI, которая теперь построена на самой последней «вагговской» платформе MIB3. Это и новое, более скоростное «железо», и масса новых функций: например, некоторые приложения (в частности, навигацию) можно закачивать уже после покупки автомобиля, причем платить нужно только за подписку. В Европе функционал еще прогрессивнее: там Audi научили взаимодействовать с окружающей умной городской инфраструктурой, например подгадывать скорость под светофорные «зеленые коридоры».

Собственно, цифровизация — один из основных аспектов текущего обновления. Еще через два с половиной года, когда выйдет

новое поколение A4/A5, кнопок в салоне не останется вовсе: модельная гамма вслед за старшими A6/A7/A8 должна полностью перейти на тачscreens и голосовое управление.

Отголоски этого — отказ в рестайлинговой машине от удоб-

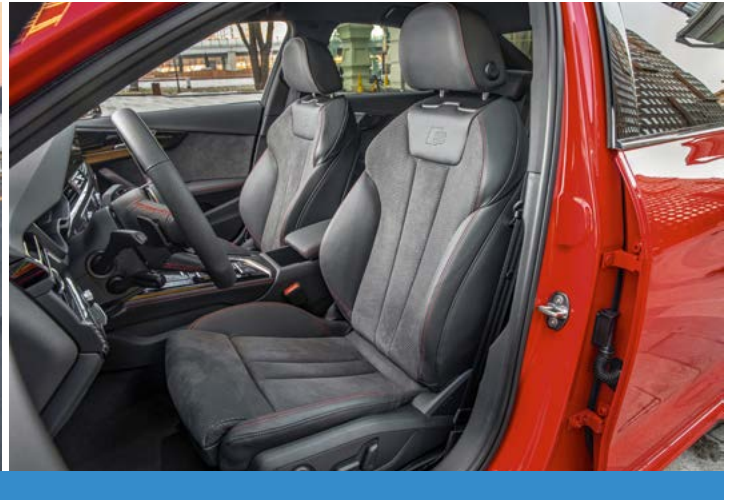
нейшей для водителя «шайбы» управления под правой рукой. По словам инженеров Audi, аналоговые методы взаимодействия с автомобилем новому «смартфонному» поколению клиентов больше не нужны. Как минимум спорное заявление, учитывая, что

Мощная акустика, полная цифровизация и дорогие материалы — по уровню отделки A4 ничем не уступает старшим моделям. Те, кому не нравится карбон, могут выбрать «теплую» деревянную фактуру

огромное количество покупателей к нему не принадлежит. Тот случай, когда корпоративная идеология победила эргономику.

Кстати, конкуренты, учитывая это, подстраховались и установили на своих моделях и тот и другой вариант управления, что видится более продуманным решением.

В остальном интерьер украсили новыми материалами отделки



Стоимость протестированного автомобиля

Audi A4/A5 45 TFSI
4 616 600 ₪

и декоративными вставками, среди которых выделяется пакет S-line, создающий ощущение, что находишься в гоночной машине. С поправкой на низкие купеобразные формы А5 к посадке, опять же, претензий нет: выбор передних кресел и их настроек позволяет подобрать профиль почти под любую комплекцию.

Маленькая революция под капотом: Audi отказывается от базового мотора 1.4 TFSI, а также пока не повезет в Россию дизельные

агрегаты. Отныне у всей линейки А4/А5 останется один-единственный бензиновый мотор, правда, в трех вариантах форсировки: на 150, 190 и 250 л.с. Еще один сюрприз: двигатель даже в России получит систему мягкого гибрида с мотор-генератором.

Будем откровенны: 12-вольтовая электросистема явно нужна марке для того, чтобы сунуть европейским экологам бумажку о соответствии всех двигателей Audi «зеленым» требованиям, а также для особенно повернутых на экотрендах клиентов.

На ходу работу системы MHEV не чувствуешь... никак, да и в Audi прямо заявляют, что лучший эффект, которого удалось добиться в ходе собственных специальных испытаний, — снижение расхода на 0,3 литра со 100 км

Для Audi A4 и A5 можно выбрать четыре варианта подвески. Стандартное или спортивное шасси может быть дополнено на выбор регулируемые амортизаторами, которые даже без пневмоэлементов в зависимости от режимов движения способны уменьшать клиренс в пределах 10–23 мм

ХАРАКТЕРИСТИКИ Audi A4/A5 45 TFSI

Технические характеристики

Длина x ширина x высота, мм	4762x1847 x1428 (4697x1846x1371)*
Снаряженная масса, кг	1645 (1605)
Объем багажника, л	460 (450)
Клиренс, мм	140

Двигатель

Тип	Турбобензиновый, R4
Объем, куб. см	1984
Мощность, л. с. при об/мин	249/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	370/1600
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный

Ездовые параметры

Разгон до 100 км/ч, с	5,8
Максимальная скорость, км/ч	250
Средний расход топлива, л	7,1

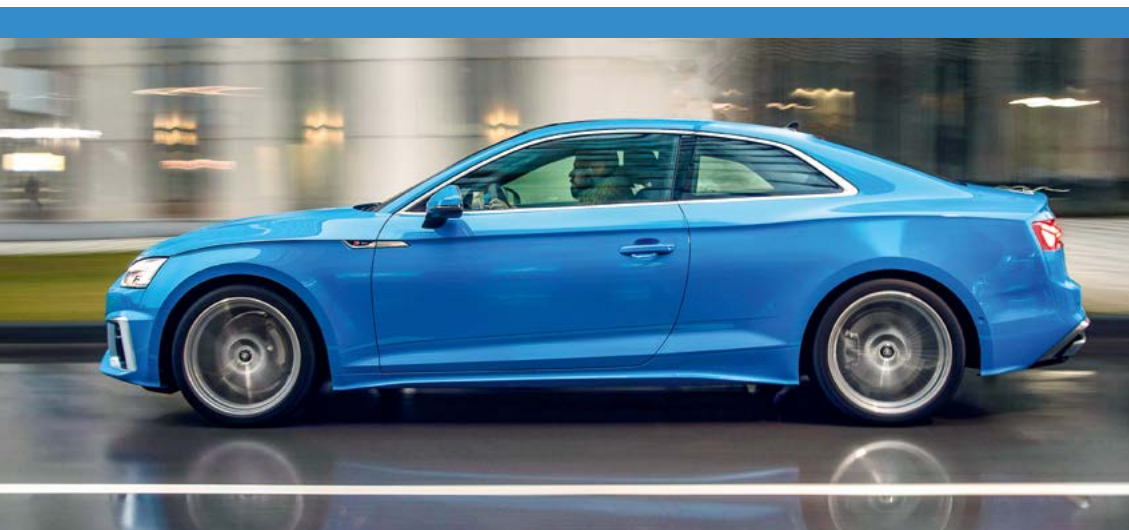
* В скобках указаны данные для купе Audi A5.

пути. В Европе, может быть, этим и можно хвастаться, но в России покупателей автомобилей премиум-класса куда больше интересуют ездовые характеристики. А с ними

у моделей Audi всегда было все в порядке, особенно у топ-версий со всеми возможными системами. На тест-драйве именно такие — с 250-сильными агрегатами, полным приводом Quattro Ultra и адаптивным шасси.

В общем-то в поведении особой разницы с дореформенной версией нет. Традиционно для Audi почти все зависит от выставленного

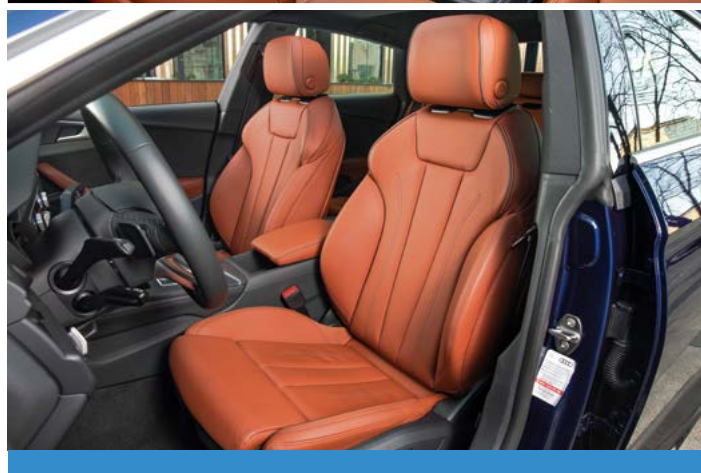
Удивительно, но механическое шасси справляется с большинством отечественных дорожных невзгод даже в динамичном режиме с 18-дюймовыми колесами. В тонком фирменном балансе Audi между комфортом Mercedes и спортивностью BMW инженеры из Ингольштадта все-таки чуть ближе к первому





^ A5 Sportback — отличный компромисс между стилем и практичностью

ОЦЕНКИ		Audi A4/A5 45 TFSI
ИНТЕРЬЕР	8,28	Рестайлинг принципиально салон не изменил, но сделал его более цифровым. Качество материалов традиционно на высоте. В зависимости от выбора кузова меняется уровень удобства пассажиров и возможное количество багажа.
Обзор	8	
Эргономика	9	
Качество материалов	9	
Простор	8	
Передние сиденья	9	
Задние сиденья	7	
Багажник	8	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8,25	Двухлитровый турбомотор полностью раскрывает потенциал сбалансированного шасси. Любая из модификаций отлично подойдет как для дальних вояжей, так и для скоростного прохождения виражей.
Динамика	9	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
КОМФОРТ	9	На ходу A4 и A5 хороши без нареканий, если не увлекаться дисками большого диаметра.
Акустический	9	
Ездовой	8	
Оснащенность опциями	10	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	8,51	



режима движения системы Drive Mode. В диапазоне до 100 км/ч возможности 250 «лошадей» можно признать даже избыточными: динамика позволяет вообще не задумываться над обгонами и получать кайф от любого ускорения.

Дальше чуть сложнее — для поддержания темпа на второй «сотне» без спорт-режимов уже не обойтись: с налитым рулем, быстрыми откликами мотора и оперативной работой «автомата» гнать куда интереснее. Хотя... нажатие двух сенсорных клавиш — и вот ты уже неспешно фланируешь

по трассе под контролем активного «круиза» и систем мониторинга ситуации вокруг. Отныне опциональные умные пакеты в Audi разделены по назначению — для путешествий, для удобной городской езды или, например, для помощи при парковке.

Каков итог?

Увы, опробовать замену 1,4-литровому турбомотору не вышло: таких версий на тесте не было, хотя очевидно, что в случае с седаном основной спрос придется именно на базовые комплектации.

Заочно 2,0-литровый агрегат при той же мощности в 150 сил тяговитее, но тяжелее и немного прожорливее. Насколько это критично в повседневной езде, будем узнавать уже на длительном тесте в 2021 году.

Не считая неожиданных изменений в силовой гамме, обновление линейки A4 и A5 можно назвать декоративным, потому

как у Audi изначально получились и без того очень сбалансированные автомобили, причем по всем параметрам. Один из тех примеров, когда машину можно выбрать не только под свой вкус и стиль, но еще и под настроение, особенно если не пожалеть денег на мощный мотор и адаптивное шасси.



Luzar расширил зимний ассортимент

Компания Luzar объявила о расширении фирменной линейки компонентов термосистемы за счет новых радиаторов отопителя.

Новые радиаторы, как сообщает пресс-служба компании, предназначены для широкой гаммы автомобилей европейских и азиатских марок.

В частности, новинки адресованы владельцам таких машин, как BMW 3 Series (E36) (90–) с двигателями 1.6i, 1.8i, 2.0i, 2.5i, 2.8i, 3.2i; Honda CR-V (02–) в версиях 2.0i, 2.4i, 2.2D; Chevrolet Captiva (06–), Opel Antara (06–), Daewoo Winstorm (07–) с моторами 2.4i, 3.2i, 2.0D; Mazda3 (BK) (02–) и Mazda5 (05–) с двигателями 1.4i, 1.6i, 1.8i, 2.0i, 1.6D; Kia Cerato (08–) в модификациях 1.6i и 2.0i; Mitsubishi Pajero Sport (08–) и L200 (06–).

Диапазон цен на новые радиаторы Luzar — от 2510 рублей за модель LRh 2617 для BMW 3 Series до 5470 рублей за LRh 0543 для Chevrolet Captiva и Opel Antara ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Zekkert выпустил новые радиаторы

Компания Zekkert объявила о расширении фирменной линейки радиаторов за счет новых моделей для популярных автомобилей отечественных и зарубежных марок.

Для заказа, как сообщает пресс-служба компании, в январе стали доступны 20 новых артикулов. Новинки предназначены для таких автомобилей, как Hyundai Solaris (10–), Kia Rio (11–), VAZ 2110–2112 (96–), Great Wall Hover (05–), Chevrolet Aveo (08–), BMW X5 (00–), Chevrolet Cruze J300 (09–), Opel Astra J (12–), Nissan X-Trail (07–), и других.

Как отмечают в Zekkert, все выпускаемые заводом-изготовителем радиаторы проходят выходной контроль с использованием сжатого воздуха для подтверждения их герметичности. Подобная проверка позволяет полностью исключить возможные протечки в системе.

Гарантия на радиаторы Zekkert составляет 1 год или 30 000 км пробега — в зависимости от того, что наступит раньше.

В конце минувшего года, напомним, «Движок» проводил большой тест радиаторов различных марок для Volkswagen Polo Liftback. Отчет об испытаниях и результаты теста читайте в предыдущем номере журнала ■

Blitz начал выпускать ремкомплекты суппорта

Линейка компонентов тормозной системы, выпускаемых под маркой Blitz, расширилась за счет новой товарной группы — ремкомплектов суппорта.

Ремкомплекты, как сообщает пресс-служба бренда, представляют собой набор запасных запчастей, необходимых для проведения ремонта и технического обслуживания тормозного суппорта. В зависимости от марки и модели автомобиля в наборы могут входить различные элементы, такие как поршень суппорта, направляющая суппорта, разного рода уплотнения и т.д.

Новые ремкомплекты Blitz уже доступны на российском складе компании Carberry GmbH; текущее расширение ассортимента включает 254 артикула. Как заявляет компания-производитель, используемые при производстве ремкомплектов Blitz материалы и размеры готовых изделий полностью соответствуют OE-качеству и спецификациям автопроизводителей.

Все компоненты тормозной системы марки Blitz имеют сертификаты, разрешающие их использование в странах ЕС, в Российской Федерации и в странах Таможенного союза. На всю продукцию бренда действует годовая гарантия с момента покупки ■





Trialli выпустил новые ступицы

Бренд Trialli объявил о выпуске ступиц для ряда европейских и азиатских автомобилей.

Новые ступицы Trialli, как сообщает пресс-служба бренда, подходят для машин немецких, японских и корейских марок.

Среди моделей, владельцам которых адресованы новинки, — Kia Sorento (02–), Picanto (11–); Chery Tiggo (05–); Volvo S60 (00–), V70 (99–), XC90 (02–), S60 (10–), V70 (10–); Mercedes-Benz ML (05–), GL (06–), R-Class (06–), Vito (96–), Viano (03–), C-Class (07–), E-Class (02–), CLS (04–), E-Class (95–), E-Class (09–), S-Class (05–); Opel Vectra (95–), Insignia (08–); BMW 1 (06–), 3 (04–); Nissan Tiida (07–), X-Trail (00–), Pathfinder (05–); Subaru Legacy (03–), Tribeca (05–); Honda Accord (08–), Accord (02–); Suzuki SX4 (06–); Mazda CX-7 (07–), 323 (98–), 6 (02–).

В рознице новые ступицы Trialli стоят от 1339 до 4200 рублей ■

CTR начал выпускать опоры двигателя

Компания CTR объявила о расширении ассортимента выпускаемой продукции за счет подушек (опор) двигателя.

Фирменный каталог, как сообщает пресс-служба компании, уже пополнился артикулами опор двигателя для автомобилей корейских марок. В дальнейшем производитель намерен постоянно расширять ассортимент выпускаемых деталей в новой товарной группе.

Помимо подушек двигателя линейка производимых CTR автозапчастей пополнилась 15 новыми артикулами. В частности, компания выпустила три новые шаровые опоры (для Nissan, GM и Peugeot) и два наконечника рулевой тяги для автомобилей Renault.

Кроме того, в линейку компонентов корейской марки добавились семь рулевых тяг (одна для Mazda, четыре для Renault, по одной для Kia и Samsung Motors), а также три стойки стабилизатора (одна для Suzuki и две для Honda).

С 1 октября 2020 года, как уже сообщал «Движок», компания CTR сменила юридическое название с NeoCTR Co., Ltd. на Central Corporation ■



CARBERRY.

Выгодное решение



АВТОКОМПОНЕНТЫ С НЕМЕЦКИМ ПОДХОДОМ

ЩЁТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ, АВТОЛАМПЫ

CARBERRY.DE



Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



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



Использование высококачественных материалов. 100% контроль качества



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



CARBERRY.

Performance for value

StartVOLT представил новые клеммы АКБ

Компания StartVOLT объявила о расширении фирменного ассортимента деталей электросистемы в товарной группе «Клеммы АКБ».

Линейку автокомпонентов марки, как сообщает пресс-служба StartVOLT, пополнили 16 новых комплектов, предназначенных как для легковых автомобилей, так и для коммерческой техники.

Комплекты SBT 017 и SBT 018 выпущены как продолжение модельного ряда клемм для легковых машин и отличаются от уже имеющихся в ассортименте компании типом крепления и материалом, из которого они изготовлены. Детали из комплекта SBT 019, в свою очередь, рассчитаны на повышенные нагрузки и рекомендованы к использованию как в легковых, так и в грузовых автомобилях и спецтехнике.

Клеммы, входящие в комплект SBT 020, созданы, как заявляет производитель, для решения типичных проблем потребителей при эксплуатации подобных деталей: они быстросъемные, что упрощает их снятие и установку. Клеммы из комплекта SBT 021 также имеют функцию быстрого снятия, детали из комплекта SBT 022 выпускаются в изоляционном корпусе.

Комплекты SBT 023–026, SBT 028, SBT 030 — это развитие стандартного ассортимента клемм по типу креплений силовых проводов; в SBT 027 представлена специальная модель с двумя прижимными пластинами, SBT 029 представляет собой специальную модель с двумя выводами. Минусовая клемма АКБ SBT 031 с выключателем массы отличается от SBT 010 боковым выводом.

Клеммы марки StartVOLT, как заявляет производитель, универсальны и могут использоваться для различных типов аккумуляторов. На все подобные детали распространяется фирменная гарантия сроком 2 года ■



Metaco приступил к выпуску автоламп

Бренд Metaco объявил о расширении линейки выпускаемых запчастей и компонентов за счет новой товарной группы: автомобильных ламп.

В ассортимент автоламп Metaco, как сообщает пресс-служба бренда, вошли 25 артикулов галогенных и ксеноновых источников света, а также лампы подсветки номера, салона, багажника и габаритов.

Новые автолампы представлены в четырех сериях. В семейство Standart входят оригинальные галогенные лампы со стандартным цветом свечения (температура — 3200 К); испускаемый такими источниками свет, как заявляют в руководстве бренда, «идеален в дождь, снег и туман».

В линейку «+100% яркости» вошли лампы, сочетающие высокую яркость и долговечность, температура свечения — 4200 К. Автолампы этой серии, по данным производителя, обеспечивают хороший обзор в темное время суток и в плохую погоду; более высокая яркость и точность светового луча достигнуты за счет геометрии нити накаливания, высокого давления газа и использования кварцевого стекла с защитой от УФ-излучения.

В семейство Metaco Xenon 4300 К включены штатные ксеноновые лампы, обеспечивающие улучшенную видимость на дороге в любых условиях. «Естественный белый свет ламп в 4300 К, подобный дневному, помогает водителям сохранять концентрацию внимания и быстрее реагировать на препятствия и дорожные знаки», — сообщает компания-производитель со ссылкой на результаты специальных исследований.

Лампы серии 5000 К обладают насыщенным белым светом, который ярче штатного освещения: его цветовая температура — 5000 К.

Ассортимент ламп Metaco охватывает самые распространенные марки и модели автомобилей. В комплекте с каждой лампой поставляется защитный колпачок для предотвращения повреждения колбы при перевозке.

Вся продукция, как отмечают в руководстве бренда, соответствует требованиям ЕАС и проходит строгое тестирование. В процессе производства автоламп Metaco не используется опасный для здоровья человека свинец ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Carville Racing выпустил новые смазки

Бренд Carville Racing объявил о начале продаж новых пластичных смазок.

Как сообщает пресс-служба бренда, пластичные смазки Carville Racing представляют собой современные высококачественные смазочные материалы с высокими эксплуатационными характеристиками и длительным сроком службы.

Новые смазки, по заявлению производителя, способны обеспечить «высокопроизводительную работу современных узлов и агрегатов автомобиля в условиях сильных механических и термических нагрузок, а также надежно защитить от износа».

Эффективность смазочных материалов Carville Racing проверялась специалистами брендов Trialli и StartVOLT, в частности, в условиях кольцевых автогонок.

В линейку пластичных смазок марки входят как универсальные смазки, так и специализированные, предназначенные в том числе для шарикового и трипоидного ШРУСов, направляющих суппорта, тормозных систем, клемм аккумулятора, форсунок и других узлов и агрегатов.

Смазочные материалы Carville Racing изготавливаются из компонентов российского и зарубежного производства на современной производственной линии с многоступенчатым контролем качества продукции на каждом этапе. Смазки поставляются в различных вариантах упаковки ■



Schaeffler приступает к массовому производству электромоторов

Компания Schaeffler запустит в серийное производство целый ряд продуктов и решений для транспортных средств различных уровней электрификации.

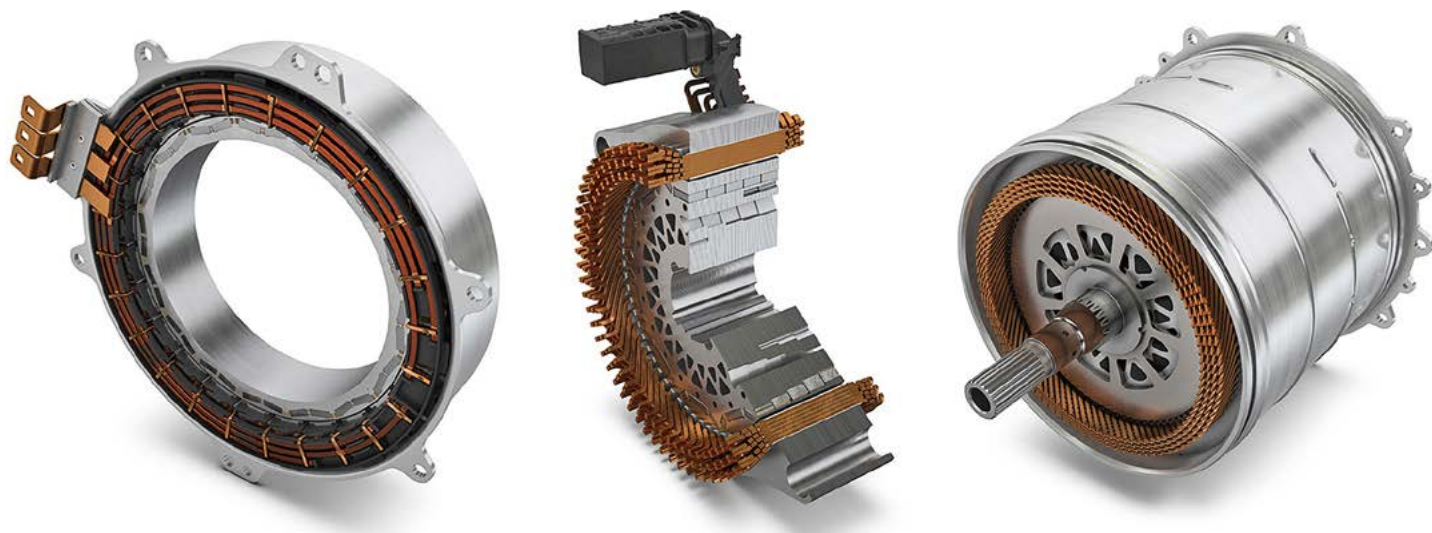
В 2021 году, как сообщает пресс-служба компании, начнется выпуск гибридных модулей, систем гибридного привода, а также полностью электрических трансмиссий. В основе производства электромоторов лежит модульная высокоинтегрированная технологическая платформа, отмечает также немецкий производитель автокомпонентов.

Schaeffler уже получил ряд заказов на поставку электромоторов от нескольких производителей легковых автомобилей, кроме того, компания не так давно дебютировала в сегменте тяжелого грузового транспорта. В Schaeffler объявили также о получении заказа на массовое производство электрических двигателей с фирменной технологией так называемой волновой обмотки, обеспечивающей моторам высокую удельную мощность.

С 2024 года Schaeffler начнет поставлять автопроизводителям систему привода, состоящую из двух электродвигателей и трансмиссии со встроенной силовой электроникой. Как утверждает немецкий производитель, при номинальной мощности системы 120 кВт она обеспечит оснащаемым ею автомобилям «спортивные характеристики при низком расходе топлива».

Сегодня Schaeffler, как уточняет пресс-служба компании, поставляет системы электропривода всех типов. Электрические трансмиссии (ключевой компонент системы передачи крутящего момента от электродвигателя на колеса) компания выпускает с 2017 года. Такие трансмиссии, по заявлению производителя, подходят для применения на самых разных автомобилях. В частности, на Audi e-tron электротрансмиссии Schaeffler разных типов используются на обеих осях, обеспечивая работу системы полного привода. На Porsche Taycan коаксиальные электротрансмиссии Schaeffler стоят на передней оси.

Schaeffler также выпускает системы привода «три в одном», в которых электромотор, система передачи тягового усилия и силовая электроника представляют собой единый узел ■



КАК ЗАМЕНА ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК ОБЕРНУЛАСЬ ЗАМЕНОЙ ВСЕЙ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ



Илья Огородников

Собственно, процедура простая: записываемся на сервис, подбираем заранее или покупаем прямо на СТО подходящие детали, благо стоят колодки в любом случае немного и рыскать по интернету в поисках более выгодного варианта особого смысла нет.

В данном конкретном случае мы решили остановиться на оригинальной продукции Renault, поскольку разница между ними и аналогами достойных внимания брендов составляла всего 100–200 рублей за передний комплект. Правда, сразу же произошла заминка. Дело в том, что, поехав менять закрипевшие передние механизмы, мы решили, чтобы два раза не вставать, заменить заодно и задние колодки в барабанах. Но оригинальных запчастей не оказалось в наличии, да и стоили родные детали уже

Заскрипели стирающиеся тормозные колодки? Обычная автомобильная история, с которой знакомы все водители. Никакого особого волнения она не вызывает, так как до полного износа еще есть небольшой запас, а замена деталей — это просто и недорого. Однако случается и так, что банальная процедура обслуживания тормозной системы обрывается целым рабочим днем, проведенным на сервисе, и ударом по кошельку автовладельца. На примере редакционного Renault Symbol рассказываем, что может скрываться за изношенными колодками.



на 40% дороже. Так что в итоге выбор пал на продукцию Bosch — как на детали, которые всегда есть практически на любом сервисе.

Снятие передних колес и суппортов полностью открывает тормозные диски, состояние которых через диски колесные

оценить довольно проблематично. И это первый неприятный сюрприз, который может ждать автовладельца. На солидном пробеге тормозные диски могут износиться до такого состояния, что ставить на них новые колодки не будет никакого смысла. Причем

Разбираемся
в СТО
«ЕвроАвто»

«износ» — понятие общее, под ним подразумевается не только истирание рабочей поверхности, но и появление борозд, а также масштабная внутренняя коррозия.

Собственно, на редакционном Renault левый диск оказался весь исполосован кривыми канавками, а изнутри детали здорово сожрала ржавчина. Вердикт механиков СТО «ЕвроАвто» был однозначный и для нас также очевидный: менять передние колодки нужно вместе с дисками. А это резкое увеличение стоимости ремонта.

Так как тормоза — важная система безопасности автомобиля и его обитателей, то экономить можно на чем угодно, но только не на этом. А потому из не очень богатого ассортимента тормозных дисков для нашей машины, ока-





завшихся в наличии, мы выбрали детали одного из добротных производителей этого сегмента — компании Hella-Pagit.

С чем нам повезло, так это с приличным состоянием суппортов, которые также, находясь под воздействием внешних факторов, нередко требуют переборки. Основная их проблема — коррозия из-за дорожных солей и химикатов. В проржавевшем металлическом корпусе образуются микропустоты, из-за чего начинается люфт подвижных деталей. Со временем из-за этого разбивается как сам суппорт, так и тормозной диск. Так



что при малейших подозрениях на неисправности в механизме деталь нужно срочно восстанавливать, ну а в запущенных случаях — менять, что еще больше увеличит стоимость ремонта.

Ну и одним из главных источников проблем с нашим Renault Symbol стала замена задних тормозных барабанных колодок. Тут грешить на возраст машины не стоит, поскольку тормозные барабаны до сих пор активно используются ведущими мировыми автопроизводителями на недорогих моделях. Главные их достоинства — простота и выносливость конструкции. Как оказалось, последний фактор в каком-то смысле является и недостатком.

Дело в том, что задние тормозные механизмы за более чем 100-тысячный пробег ни разу не вскрывались, а потому все, что там могло заржаветь и закиснуть, закисло и заржавело. В первую очередь сам барабан. Его пришлось выбивать обратным молотком, что в 90% случаев приводит к повреждению заднего

ступичного подшипника. Причем это повреждение настолько гарантировано, что сотрудники СТО сразу включают деталь в стоимость работ, предупреждая об этом владельца. Поскольку рисковать ради экономии на запчастях мы не собирались, пришлось прибавлять к работам еще и замену задних ступичных подшипников FAG.

Сняв наконец-то барабаны, мы приняли решение помимо изношенных колодок и вырванных ступичных подшипников до кучи менять и тормозные колесные цилиндры. Несмотря на рабочее состояние, в барабанах они единственные оставались бы незаменимыми. Оставлять в механизме «слабое звено» неоправданно, так что в итоге мы фактически полностью перебрали барабаны, снова отдав предпочтение немецкой фирме Bosch. И уже в профилактических целях проверили работоспособность стояночного тормоза и долили тормозную жидкость.

В итоге заезд на сервис для банальной замены передних тормозных колодок фактически обернулся

ся полной переборкой тормозной системы, что явилось следствием почти полного игнорирования профилактического обслуживания тормозов автомобиля с пробегом свыше 100 тыс. км. Стоимость ремонта в четыре раза превысила запланированные расходы.

Последний факт интересен тем, что, поскольку обслуживание касается расходных материалов, подобных затрат избежать все равно не удастся в силу планового износа деталей. Однако подобные ремонтные работы можно распределить во времени, не дожидаясь последнего момента и не ремонтируя одновременно все целиком, как получилось в нашем случае. С другой стороны, мы теперь полностью уверены в тормозной системе своего автомобиля и в следующий раз обращаться к профилактике придется нескоро.



Редакция выражает благодарность СТО «ЕвроАвто» за помощь в подготовке материала.



ПРЕМЬЕРА ЗИМНИХ ШИН Nokian Hakkapeliitta 10p

Напомним, что зимние шины Nokian Hakkapeliitta давно представляют собой не одну модель, а целую линейку, где каждый подвид предназначен для профильного использования с максимальной эффективностью. Так вышло и в этот раз, когда финны представили сразу пять вариаций своих шин. Ну а главным сюрпризом стал тот факт, что отныне Россия, Белоруссия и Казахстан получат отдельную, еще более подготовленную, модификацию — Hakkapeliitta 10p.

Сразу нужно уточнить, что выбирать между Hakkapeliitta 10 и Hakkapeliitta 10p россиянам не придется: у нас будет продаваться только вторая модификация. Почему сделано разделение? Все просто: с осени прошлого года на территории Таможенного союза, куда помимо России также входят Казахстан и Белоруссия, были введены новые правила регламента и маркировки товаров, куда попали и автомобильные шины. Согласно этим правилам, зимние шины должны соответствовать

определенным техническим нормам, которым оригинальные шины Hakkapeliitta 10 не отвечают по одному-единственному параметру — длине шипа. В результате специально для нас Nokian создала отдельную линейку Hakkapeliitta 10p с увеличенными «когтями», которые больше подходят для отечественных условий эксплуатации.

Что нового в Nokian Hakkapeliitta 10p?

Разумеется, технология производства новых моделей шин давно неизменна: производитель продолжает экспериментировать с новым рисунком протектора, добавлять новые составляющие в резиновую смесь и балансировать характеристики шипов. Ну а поскольку именно в шипах заключается основное отличие российской версии шин, то с их конструкции и начнем.

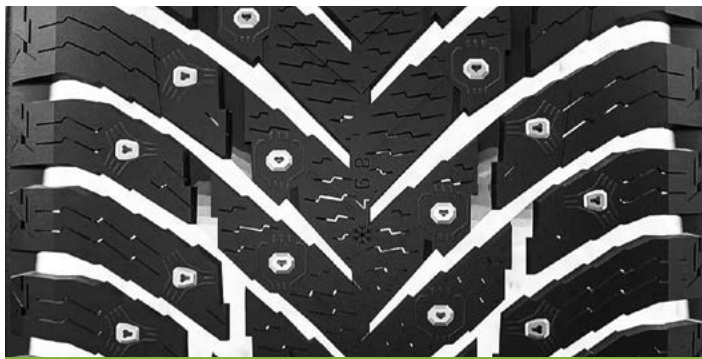
Nokian продолжает развивать свою фирменную инновацию,



Илья Огородников

Традиционно в январе представители автомобильной прессы отправляются в Лапландию, на живописнейший полигон компании Nokian — White Hell, где в течение нескольких дней тестируют зимние новинки одного из ведущих производителей шин. Само собой, пандемия сломала традицию, так что в 2021 году встречаем онлайн новейшую флагманскую модель — Hakkapeliitta 10.

Впервые в истории —
специально для
России, Белоруссии
и Казахстана



а именно — два разных вида шипов: для центральной части протектора и для плечевых зон. Первые отвечают за устойчивость на прямых, вторые — за цепкость в виражах. У Nokian Hakkapeliitta 10p эта технология получила дальнейшее развитие — отныне у «когтей» новый дизайн и размещение: боковые шипы теперь повернуты на 180 градусов относительно центральной оси, что позволяет им находиться в повороте в максимально эффективном положении.

Кроме того, было увеличено их количество разом на 16%. Если в самом популярном размере 205/55 R16 в модели Nokian Hakkapeliitta 9 было 190 шипов, то в Nokian Hakkapeliitta 10p их уже 220 штук.

Модернизирована и система EcoStud — это специальная амортизирующая подушечка в корне шипа, благодаря которой снижается шумность и воздействие на асфальт. Теперь этой подушечке помогает еще и воздушная камера, призванная дополнительно снизить звуковое сопровождение.

Что касается рисунка протектора, то он новый. Естественно, направленный и агрессивный, покрытый еще большим количеством ламелей. Центральная область протектора шины еще жестче

^ | *Новый направленный рисунок протектора*

за счет соединения продольного центрального ребра и плечевой зоны ребрами между шашками протектора. Все это идет на благо управляемости, в первую очередь на чистых дорогах, но без ущерба для сцепления.

Для снежных покрытий Nokian добавила так называемые уси-

лители ускорения и торможения, которые повышают продольное сцепление. Ну а улучшение системы очистки сделано за счет чуть больших расстояний в плечевых областях протектора, что обеспечило и чуть лучшее сцепление при движении по глубокому снегу.

Поколдовали в очередной раз специалисты Nokian Tyres и над составом смеси, сделав, по европей-

^ | *Агрессивный и заблокированный рисунок шашек протектора*

ской традиции, акцент на экологичности. В составе резиновой смеси протектора отныне более 30% натуральных материалов, таких как сосновый экстракт и рапсовое масло. А из всех масел, используемых в составе протектора, более 50% имеют натуральную основу. В том числе и это позволило



Ради большей выносливости шипов Nokian увеличила толщину базового слоя резины, одновременно сделала его чуть жестче, чтобы «когти» держались в составе еще крепче. Это же привело к дополнительному эффекту — на 12% улучшились ускорения на льду



Ассортимент Nokian Hakkapeliitta 10p включает 137 типоразмеров. Размерный ряд состоит из шин от 14 до 22 дюймов. Все шины Nokian Hakkapeliitta 10p представлены в скоростной категории T (до 190 км/ч) и в большинстве типоразмеров имеют маркировку XL, то есть максимально возможную грузоподъемность в данном размере



снизить показатель сопротивления качению, что хоть и ненамного, но способствует экономии топлива и сокращению вредных выбросов.

Nokian Hakkapeliitta 10p SUV и Nokian Hakkapeliitta 10 EV

Традиционно вместе с обычными шинами Hakkapeliitta компания Nokian Tyres выпускает линейку, предназначенную для кроссоверов и внедорожников с маркировкой SUV. Главное отличие — сверхпрочные боковины, снабженные арамидными волокнами. Кроме того, в таких шинах измененный состав смеси, позволяющий работать в более широком диапазоне температур, и дополнительные элементы протектора по бокам для зацепа в глубоком снегу.

Новой разновидностью и единственной условно полностью европейской модификацией шин Hakkapeliitta 10 стала версия EV. В США и Европе такие шины

позиционируются как специально предназначенные для электромобилей и гибридов. В России же, где количество экотранспорта минимально, шины Nokian Hakkapeliitta 10 EV будут предлагаться для премиального сегмента, владельцы которого отдают особое предпочтение акустическому комфорту.

Главное отличие заключается в применении технологии Silent Drive, где уровень шума снижается до минимума за счет добавления слоя пористого акустического материала на внутреннюю поверхность шины. Заметно усилена структура шины, поскольку подразумевается установка Hakkapeliitta 10 EV на тяжелые и одновременно очень мощные автомобили.

Кроме того, проработана форма шин, а также до возможного максимума снижено сопротивление качению. Изначально это было сделано для улучшения дальности пробега электромобилей, однако и для машин с ДВС в долгосрочном периоде шины позволят сократить расход топлива, увеличив дальность хода на одной заправке.

Производство всей линейки шин Nokian Hakkapeliitta 10, как и раньше, уже налажено на заводе компании в Ленинградской области и в Финляндии (с родины Nokian будут приходить только специфические типоразмеры).
Старт продаж намечен на осень 2021 года.

Предварительная стоимость шин уже объявлена: от 4600 рублей за размер 175/65 R14 и до 22 780 рублей за максимальный размер 275/35 R20.

Шины Nokian Hakkapeliitta 10 EV доступны в типоразмерах от 235/45 R18 до 265/35 R21. Предварительный разброс цен — от 15 430 до 31 800 рублей за штуку.



Hakkapeliitta 10 EV

Hakkapeliitta 10p SUV

ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫЕ ОХЛАЖДАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ

CR

CARVILLE RACING

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



Протестировано и рекомендовано специалистами ведущего российского производителя автомобильных радиаторов



Длительный срок эксплуатации – до 5 лет



Содержат флуоресцентный краситель для индикации мест протечек



Отвечают требованиям автомобильных производителей



Никаких килограммов – упаковка кратная литрам

Выбирайте оптимальную охлаждающую жидкость на сайте

CARVILLE.RACING

«Незримые герои»: философия бренда CTR

НЕЗРИМЫЕ
ГЕРОИ

Проезжая 17 500 км в год, средний россиянин преодолевает за рулем расстояние, эквивалентное поездке из Москвы во Владивосток и обратно. Чем больше время, проводимое за рулем, тем выше риск. Это, в свою очередь, приводит к тому, что перед автопроизводителями все более остро встает необходимость повышать уровень безопасности автомобилей. Поставив перед собой цель создания более безопасного мира с помощью инноваций, компания CTR берет на себя ведущую роль в защите людей на дорогах. Являясь производителем оригинальных компонентов, CTR вносит свой вклад в безопасность клиентов, поставляя качественную продукцию, полностью отвечающую требованиям безопасности ведущих автомобильных компаний.

В ознаменование своего успеха в деле создания компании с 70-летней историей, играющей ведущую роль в обеспечении безопасной мобильности, CTR запускает новую амбициозную кампанию по корпоративной социальной ответственности (CSR). Она призвана отметить ответственных механиков СТО и качественные автомобильные детали CTR, превознося их как «незримых героев», которые обеспечивают безопасность водителей на дорогах.

Причем философия компании носит и прикладной характер. Учитывая наличие более четырех сотен сервисных партнеров в России, южнокорейский бренд будет предоставлять дополнительную гарантию всем клиентам, устанавливающим компоненты CTR на сертифицированных станциях для еще большей уверенности автолюбителей в правильной установке и безопасности своего автомобиля.

Компоненты компании CTR сегодня используют три четверти корейских автомобильных брендов. Компания поставляет комплектующие для 25% мировых автопроизводителей. Штат насчитывает 1400 сотрудников в 10 странах, а благодаря столь заметному присутствию компании в мировой автомобильной промышленности продукция CTR, на текущий момент, используется в 33% автомобилей, эксплуатируемых в России.

Намереваясь войти в тройку ведущих мировых брендов на мировом рынке автокомпонентов в течение следующих 10 лет, компания CTR будет продолжать ставить на первое место безопасность.

Чтобы узнать больше о кампании «Незримые герои», посетите веб-страницу <https://aftermarket.ctr.co.kr/UnseenHeroes>.



Компания CTR — глобальный производитель деталей подвески, рулевого управления, элементов трансмиссии и тормозных систем. Ассортимент включает более 8900 артикулов, конструкторами и специалистами центра исследований и разработок ежегодно вводятся в ассортимент около 400 новых деталей. Динамика развития компании CTR впечатляет. За короткий период построены 14 заводов, 11 из которых находятся в Южной Корее, открыты представительства во многих странах мира, включая Россию и страны СНГ. Для ускорения процесса проектирования и внедрения новых технологий центр исследований и разработок CTR использует более 20 видов специального программного обеспечения, которое моделирует будущие процессы, просчитывая различные варианты развития событий. Порядка 90% продукции компании поставляются на конвейеры 19 автомобильных брендов, среди которых Hyundai, Kia, BMW, GM, Ford, и PSA Group.

НЕВИДИМЫЕ СЛАГАЕМЫЕ ПОБЕДЫ

Алексей Каптелин
Лучший механик
RDS GP 2019

Георгий Чивчан
Чемпион RDS GP 2017, 2018, 2019
Чемпион FIA Intercontinental
Drifting Cup 2018, 2019



Заходи на
www.ctr.co.ru
и узнай подробности

НЕЗРИМЫЕ
ГЕРОИ

CTR®

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СВЕТ

КАКОЙ ИМЕТЬ МОЖНО, А КАКОЙ НЕЛЬЗЯ



Борис Игнашин

Свет и нестандартные условия

Противотуманные фары изначально создавались для повышения безопасности в очень специфической ситуации: когда прямо над дорогой клубится туман и нужно обеспечить видимость автомобиля сзади и что-то рассмотреть спереди. Для этого используется задний яркий красный фонарь и низко расположенные фары, дающие ограниченный по высоте и с четкой верхней границей, но широкий световой поток. Свет для них часто также сделан специально: используется максимально теплый оттенок или даже специальный желтый светофильтр.

В полосе плотного тумана в автомобиле требуется источник света, расположенный не выше полуметра над землей. Не очень яркий и точно не светящий вверх, поскольку свет отражается от капель тумана и слепит самого водителя. По этой причине противотуманные фары располагают как можно ниже и в них стараются использовать желтые светофильтры (либо источники света со световой температурой ниже 4300 К и сред-

Любой автомобиль, допущенный на дороги общего пользования, обязан иметь множество световых приборов. Все возможные способы расположения и использования светотехники описаны в ГОСТ 8769-75 с поправками от 2015 года. Для легковых автомобилей он предусматривает две фары ближнего света, до четырех фар дальнего света, противотуманные фары, указатели поворотов, фонари заднего хода, тормозные огни, лампы освещения заднего номерного знака, дневные ходовые огни, световозвращатели и дополнительные световые приборы. Все многообразие автомобильной оптики обязано укладываться в этот список и соответствовать условиям ГОСТа. Для чего нужны ближний и дальний свет, стоп-сигналы и поворотники — понятно. А вот почему противотуманные фары опциональны спереди и можно ли поставить больше фар дальнего света? Что такое дополнительные фары и к чему относятся дневные ходовые огни? Разбираемся в этих, простых на первый взгляд, вопросах.



и как дневные ходовые огни, и как дополнительный широкий источник света для системы подсветки поворотов. Многие автовладельцы задействуют их и просто как дополнение к ближнему свету фар для лучшего освещения зоны непосредственно перед машиной. К сожалению, есть и те, кто использует противотуманки при неисправных основных световых приборах в качестве ближнего света, что небезопасно и для водителя, и для окружающих.

Сегодня альтернативное назначение передних противотуманных фар становится все более распространенным. В частности, автопроизводители давно приспособили их в качестве недорогого средства для подсветки виражей при поворотах руля. Кроме того, для использования противотуманок в составе систем адаптивного освещения их делают ярче, настраивают на более высокий и широкий луч или снабжают регулируемым по яркости источником света, в том числе светодиодным. Это не всегда идет на пользу основному функционалу, но туман на дорогах встречается не так уж часто, а вот повороты в темноте машина проходит практически каждый день.

Больше света спереди

ГОСТ позволяет использовать до четырех фар дальнего света в автомобилях. Это не только касается сертификации парных BiLED-модулей для новых авто, но и позволяет при необходимости

ней светимости), поскольку такой свет меньше отражается от капель тумана.

Зато световой поток может быть широким, чтобы упростить маневрирование и сделать машину более видимой сзади и сбоку.

Ближний и дальний свет в этой ситуации вряд ли поможет: дальний просто ослепит водителя, а ближний рассеется в тумане и не осветит дорогу. Однако туман случается редко, а дополнительные световые приборы можно использовать

Есть и еще одно требование к дополнительному освещению авто: суммарная сила света от всех источников не должна превышать 225 000 кандел. Для примера: одна ксеноновая лампа выдает 6500–18 000 кд, так что запас у штатной оптики обычно есть



сертифицировать дополнительные фары дальнего света на любую легковую машину. Правда, теперь это сопряжено с серьезными затратами на внесение изменений в ПТС, но возможность все-таки остается. А, например, для использования вне дорог общего пользования сертификация не требуется.

По идее, размещение фар дальнего света согласно ГОСТ должно соответствовать одному-единственному условию: не шире фар ближнего света. Теорети-

чески на автомобиле они могут находиться едва ли не где угодно. Однако по факту экстремальные варианты размещения выше линии капота с большой вероятностью могут не пройти сертификацию, если речь идет не о тракторах, спецтехнике или заводском исполнении. Так что для простоты основным местом расположения дополнительной оптики по-прежнему остается передний бампер в пределах размещения основных фар. Сегодня попытка перенести

ее, например, на крышу легкового автомобиля или внедорожника будет расценена как установка дополнительных фар, использование которых на гражданских автомобилях и на дорогах общего пользования запрещено.

Дневные ходовые огни появились сравнительно недавно. Когда использование «скандинавского света» европейцы сочли слишком расточительным, они стандартизировали требования к дополнительным источникам света,

призванным заменить постоянно включенный ближний свет. Их основная функция — не освещать, а просто делать автомобиль заметнее в дневное время. Фактически это просто источник света с широкими углами видимости. Он гораздо экономичнее и никак не влияет на ресурс основных фар.

Возможные варианты установки на автомобиль дневных ходовых огней в России описывает ГОСТ Р 41.48-2004, следующий правилу ЕЭК ООН № 48, последняя версия

www.osram.ru



Наполни жизнь светом! Бюджетные светодиодные лампы OSRAM LEDDriving® HL

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

Свет — это OSRAM

OSRAM

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



которого относится к 2013 году. Документ уточняет определения для множества других световых приборов, кроме имеющихся в ГОСТ 8769-75, в частности определяет параметры ДХО и условия их работы. Если кратко, то они должны быть включены всегда, когда не горят основные или противотуманные фары, а машина движется на скорости более 10 км/ч и ручной тормоз не задействован. На самом деле условий несколько больше и выполнить их сложнее, что сразу отмечает все варианты с простой самостоятельной установкой.

Главное требование — наличие в автомобиле интеллектуальной системы, определяющей освещенность снаружи и умеющей считывать состояние всех остальных источников света в автомобиле.

В остальном условия к расположению и форме максимально просты — ограничена только минимальная высота установки и ширина расположения. ДХО могут совмещаться с основными или противотуманными фарами, и их даже можно реализовать как дополнительную функцию основных источников света или габаритных огней.

Еще одна сложность в том, что ДХО нельзя интегрировать в старые фары без изменения их конструкции. Правда, остается лазейка в виде сертификации дополнительных источников света и внесения изменений в ПТС, как и в случае с дополнительными противотуманными фарами.

Дополнительные световые приборы, например фары-искатели, использовать и устанавливать можно только там, где не встречаются сотрудники ГИБДД, поскольку использование подобных приборов — привилегия специальных служб.

Какие фары лучше — большие или маленькие?

На самом деле сила света большой и маленькой фары может быть одинаковой — это больше зависит от светового потока источника и КПД самой фары. Несколько фар меньшего размера могут занимать то же место, что и одна большая, но иметь при этомкратно большую силу света. В итоге все освещаемые этими фарами предметы будут более яркими и заметными для глаза человека.

Но тут есть важный нюанс. Дело в том, что яркость самой малой фары будет выше, поскольку у нее выше соотношение силы света и площади наружной линзы. И это не так здорово, как кажется. Излучающей поверхностью фары является вся наружная поверхность линзы, любые загрязнения исключают часть этой поверхности, снижая тем самым общую яркость. У более крупной фары загрязнение будет меньше сказываться на изменении силы света.

Еще одним важным фактором является качество охлаждения источника света и нагрузка на отражающую поверхность. У более

компактной фары площадь рассеивания будет меньше, а значит, будет выше нагрев при работе, что сказывается на сроке службы материалов. Это особенно важно при применении галогенных ламп с их низким КПД.

Каков итог?

Заядлые джиперы на бездорожье часто используют съемные источники света. LED-балки или так называемые «люстры», а также прочие осветительные приборы на крыше и дверях, вероятнее всего, будут отнесены именно к этому классу. Для обычного водителя это означает, что они фактически запрещены, так как получить сертификат о соответствии и запись в ПТС невозможно. И конечно же, сотрудники ГИБДД об этом знают. Есть машины, у которых дополнительные источники света были внесены в ОТТС, например у Nissan X-Trail второго поколения (Т31) они сертифицированы как фары дальнего света, дополнительно к двум основным.

Творчество автомобильных тюнеров отныне строго регламентировано правилами, и потому



на дороги не допускаются машины с нечетным количеством фар головного света, с десятками маленьких фар и другими попытками отличиться. Вот почему все источники света так старательно объединяют в единые модули головного света с общим креплением. Формально все это теперь строго разделяется на ближний и дальний свет, противотуманные фары и ДХО.

Нельзя поставить четыре противотуманные фары, три ближнего света и несколько модулей ДХО для красоты. Даже разнообразные световые полосочки едва-едва формально вписываются в ГОСТ Р 41.48-2004. Российская техническая свобода понемногу сменяется попытками строго следовать новым стандартам, которые, увы, не всегда понятны и логичны.





**СИСТЕМА
ОХЛАЖДЕНИЯ**



**ТОРМОЗНАЯ
СИСТЕМА**



**ЩЕТКИ
СТЕКЛО-
ОЧИСТИТЕЛЯ**



**ДЕТАЛИ
ТРАНСМИССИИ**



**ДЕТАЛИ
ПОДВЕСКИ**



**РЕЗИНО-
МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ
КОМПОНЕНТЫ**



ЛОКЕРЫ



ФИЛЬТРЫ



**СМАЗКИ
И АВТОХИМИЯ**



АВТОКРЕПЕЖ



**ГОФРЫ
ГЛУШИТЕЛЯ**



**СИСТЕМА
ПРИВОДА**

Citroen показал электрическую версию

нового Berlingo Van



Компания Citroen представила грузовой универсал повышенной вместимости Berlingo Van в версии на полностью электрической тяге.

Новый e-Berlingo Van построен на платформе e-CMP, разработанной PSA Group, применение которой, как заявляет производитель, позволило создать электрический «каблук» с увеличенным запасом хода, не уступающий по вместимости и практичности аналогичной модели с традиционными двигателями внутреннего сгорания.

Автомобиль оснащается электромотором, развивающим мощность 100 кВт (136 л.с.) и максимальный крутящий момент 260 Нм. Максимальная скорость, которую способен развить новый «электрокаблук», — 130 км/ч.

Питается электромотор нового e-Berlingo Van от расположенной под днищем автомобиля литий-ионной аккумуляторной батареи емкостью 50 кВт·ч. Заряжать ее можно от бытовой электросети, от частных и общественных настенных «зарядок» (Wallbox), а также от общественных станций сверхбыстрой зарядки. В последнем случае батарею можно подзарядить на 80% за 30 минут. Заявленный запас хода автомобиля при полностью заряженной батарее составляет 275 км. На батарею распространяется гарантия 8 лет или 160 000 км пробега — по заявлению производителя, по окончании этого срока емкость батареи будет составлять не менее 70% от первоначального уровня.

Новый e-Berlingo Van может иметь два или три посадочных места и станет доступен в двух вариантах длины кузова: М (4,40 метра) и XL (4,75 метра). Для автомобиля в типоразмере XL станет доступна удлиненная кабина Extensio. Ширина кузова e-Berlingo Van между колесными арками составляет 1,23 метра. Как заявляют в Citroen, автомобиль в состоянии вместить две европалеты. Объем грузового отсека новинки — от 3,3 куб. м в исполнении М со стандартной кабиной до 4,4 куб. м в версии XL с кабиной типа Extensio. Грузоподъемность автомобиля — до 800 кг, максимальная масса буксируемого прицепа — 750 кг во всех версиях.

В салонах европейских дилеров Citroen новый e-Berlingo Van появится во втором полугодии нынешнего года ■

КАМАЗ намерен увеличить продажи грузовиков в 2021 году

Камский автозавод планирует выпустить и реализовать в 2021 году 37 тыс. грузовых автомобилей.

Как сообщает пресс-служба КАМАЗа, 32 тыс. произведенных в нынешнем году грузовиков поступят на российский рынок, остальные 5 тыс. машин отправятся на экспорт. В 2020 году, напомним для сравнения, в России было продано 27,8 тыс. грузовиков камской марки.

Свою долю на российском «грузовом» рынке Камский автозавод намерен довести в текущем году до 51%. Поспособствовать этому, согласно планам руководства предприятия, должны рост продаж автомобилей нового модельного ряда и укрепление позиций завода в сегментах седельных тягачей и спецтехники.

Бизнес-план предприятия предполагает вывод на рынок в 2021 году новых автомобилей поколения K5; среди них — седельный тягач с колесной формулой 6х2, самосвалы 6х4, 6х6 и 8х4. Кроме того, КАМАЗ намерен развивать линейку газомоторной техники. Первоочередным шагом в развитии модельного ряда в руководстве предприятия называют выпуск тягача 54907, который будет отличаться «новым уровнем оснащенности системами помощи водителю и системами энергосбережения, позволяющими выйти на новый уровень по расходу топлива», а также жизненным пространством для «наиболее комфортной эксплуатации и жизнеобеспечения водителя» в тех же габаритах кабины.

Запланированный на нынешний год объем инвестиций превышает 16,7 млрд рублей, из них 13 млрд завод направит на развитие модельного ряда, более 1 млрд — на НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки) ■



Российский рынок грузовиков сократился в 2020 году на 7%

редактор рубрики
Роман Зубко



По итогам 2020 года в России было продано 74,8 тыс. новых грузовых автомобилей и 104,3 тыс. новых LCV (легких коммерческих машин).

Об этом сообщает в своих отчетах аналитическое агентство «Автостат». По его данным, продажи грузовиков в нашей стране снизились в минувшем году на 7,3% по сравнению с 2019-м, объемы реализации LCV — на 7%.

Лидерство в обоих сегментах российского «грузового» рынка по-прежнему удерживают отечественные бренды. В секторе грузовых автомобилей это КАМАЗ с долей в 37%, в сегменте LCV — ГАЗ, доля которого составила 43%.

Камский автозавод, как сообщает «Автостат», реализовал в 2020 году в России 27,8 тыс. грузовиков — на 0,6% больше, чем в 2019-м. Второе место занял ГАЗ с результатом 6,8 тыс. проданных машин (–23,1% к показателям 2019 года). Замкнул тройку лидеров российского рынка грузовиков шведский бренд Scania (4,9 тыс. ед., –12,4%).

В первой пятёрке по итогам 2020 года оказались также Volvo (4,5 тыс. проданных машин, –20,7%) и еще один отечественный производитель — Ural (4,1 тыс. ед., +23,7%).

Среди брендов, входящих в топ-10, наиболее впечатляющую положительную динамику продемонстрировал в 2020 году «Урал», наибольший спад в объемах продаж — голландский DAF (–34,3%).

В сегменте LCV, по данным «Автостата», отечественный производитель ГАЗ продал на российском рынке в 2020 году 44,5 тыс. машин — на 12,3% меньше, чем в 2019-м. На втором месте по итогам минувшего года — еще один российский бренд, УАЗ, с результатом 14,5 тыс. ед. (–16,1%). Третье место занял Ford (около 14 тыс. ед., +7,5%). В пятёрку лидеров российского рынка LCV вошли также бренды Lada (12,6 тыс. ед., +13,7%) и Volkswagen NFZ (4,1 тыс. ед., –27,7%). Последний, по информации «Автостата», продемонстрировал наибольшее падение продаж в десятке лидеров ■



«Meusburger Новтрак» готовит ряд нестандартных новинок

Расположенное в Великом Новгороде предприятие «Meusburger Новтрак» представит в 2021 году на российском рынке ряд нестандартных моделей прицепной техники.

Для их производства, а также дальнейшего наращивания объемов выпускаемой продукции завод готовит к открытию новый сварочный цех, сообщает пресс-служба предприятия. В прошлом году шло строительство нового цеха; в конце 2020 — начале 2021 года должна была завершиться установка и наладка оборудования. Запуск работы нового цеха состоится в ближайшее время.

По итогам 2020 года новгородское предприятие, как отмечает его пресс-служба, сумело увеличить показатели объемов производства прицепной техники по сравнению с 2019-м на 1,5%. По данным производителя, наиболее популярным на рынке видом продукции под маркой «Meusburger Новтрак» стали шторные полуприцепы (их выпуск увеличился на 42% к прошлогоднему показателю).

На втором месте по количеству произведенных единиц — полуприцепы-контейнеровозы; замкнули тройку самых востребованных изделий «Meusburger Новтрак» сортиментовозные полуприцепы.

«2020-й год был для „Meusburger Новтрак“ очень продуктивным. Предприятие обновило линейку полуприцепов-зерновозов, которые успешно эксплуатируются перевозчиками уже в этом сезоне. Мы поставили на поток выпуск инновационной для России модели — полуприцепа-контейнеровоза SW-570, состоящего из двух полуприцепов, которые можно эксплуатировать как вместе, так и по отдельности. Кроме того, мы укрепили связи с финскими перевозчиками, поставив им сразу несколько нестандартных моделей», — отметил руководитель отдела сбыта «Meusburger Новтрак» Александр Федоров ■

КАМАЗ не будет снимать с производства грузовики с кабиной К3

В руководстве Камского автозавода отмечают сохранение высокого спроса в России на технику КАМАЗ с классической кабиной поколения К3.

В ближайшее время, по словам генерального директора ПАО «КАМАЗ» Сергея Когогина, производство грузовиков в кабине К3 прекращаться не будет, при этом предприятие продолжит расширять модельный ряд автомобилей нового поколения — К5.

«Чем меня беспокоит бизнес-план будущего года, так это снижением объемов в линейке К3, — цитирует заявление С. Когогина пресс-служба КАМАЗа. — Лоукост остается востребованным, и, пока мы „отгрызаем“ долю в премиум-сегменте у европейцев, объем К3 сохраняем стабильным. Мы не можем от него отказаться. Силовые структуры по-прежнему работают на старом модельном ряде, да и цена этих машин остается ключевым фактором для многих отраслей — особенно для коммунального хозяйства, сельского. Кроме нас поддерживать лоукост-сегмент никому».

«Задумываясь об этом, я не исключаю, что наши задачи окажутся более амбициозными — расширение премиум-сегмента с сохранением позиций в К3. А автомобили поколения К4 мы, скорее всего, снимем с конвейера в 2024 году», — отметил также Сергей Когогин.

Производство кабин поколения К4 стартовало в 2013 году; ими оснащаются такие автомобили, как тягач КАМАЗ-5490, самосвалы КАМАЗ-6580, КАМАЗ-65801, бортовой автомобиль КАМАЗ-65207 и другие машины ■



ЛиАЗ представил обновленные автобусы

«Группа ГАЗ» объявила о выпуске двух обновленных моделей автобусов марки ЛиАЗ.

Рестайлингу, как сообщает пресс-служба группы компаний, подверглись городской автобус ЛиАЗ-5292 и сочлененный ЛиАЗ-6213. Обе модели получили обновленный дизайн кузовов. Кроме того, указанные автобусы ЛиАЗ могут изготавливаться отныне с новыми стеклопластиковыми масками, которые раньше применялись только на электробусах.

Модель ЛиАЗ-5292 представляет собой, напомним, пригородный автобус большого класса, рассчитанный на перевозку 81 пассажира. Вход в автобус — полностью низкопольный; дополнительно машина оснащена системой кнелинга, наклоняющей кузов в сторону дверей для более легкой посадки и высадки пассажиров с колясками и маломобильных граждан. Автобус оснащается дизельным двигателем ЯМЗ-536 экологического класса Евро-5.

ЛиАЗ-6213, по информации производителя, — первый отечественный полностью низкопольный сочлененный автобус особо большого класса. В зависимости от компоновки салона в автобусе можно перевозить до 200 пассажиров. В салоне может быть установлена система «Говорящий город», которая позволяет людям с ослабленным зрением через специальное устройство услышать номер маршрута автобуса, открыты ли двери для посадки и где они располагаются ■



редактор рубрики
Роман Зубко



АСЕА: Европе необходим стократный рост парка «зеленых» грузовиков

Европейская ассоциация автопроизводителей (АСЕА) выпустила отчет “Vehicles in Use 2021”, в котором собрала данные о состоянии парка коммерческих автомобилей в Европе и о том, как он должен меняться для достижения заявленных целей по снижению вредных выбросов в атмосфере.

В настоящее время, отмечается в документе, на дорогах Евросоюза эксплуатируются 6,2 млн среднетоннажных и тяжелых грузовиков, средний возраст которых составляет 13 лет. Почти 98% всех этих машин — дизельные; доля грузовиков с «нулевыми» выбросами составляет всего 0,04% (общее их количество — 2300 единиц).

Европейские производители грузовых автомобилей ожидают, что к 2030 году парк «зеленых» грузовиков (не генерирующих вредных выбросов при эксплуатации) вырастет в ЕС примерно до 200 тыс. машин, что необходимо для достижения поставленных целей по снижению объемов выбросов углекислого газа для большегрузных авто. Количество экологически чистых грузовиков, таким образом, как отмечают в АСЕА, должно возрасти примерно в 100 раз менее чем за 10 лет.

Между тем Европейская комиссия в опубликованной не так давно «Стратегии мобильности» поставила менее амбициозную цель: иметь на дорогах к 2030 году около 80 тыс. грузовиков с нулевым уровнем выбросов, что на самом деле намного меньше того, что требуется по нормативам, касающимся CO₂ (снижение выбросов на 30%).

Как отмечают аналитики АСЕА, для того чтобы грузовики с нулевыми вредными выбросами стали предпочтительными для компаний-перевозчиков, необходимы «срочные меры как на общеевропейском уровне, так и на уровне стран — членов Евросоюза». В числе подобных мер в ассоциации называют введение дорожных сборов, привязанных к уровню выбросов CO₂, налогообложение в энергетической сфере на основе углеродного и энергетического состава топлива, специальную систему ценообразования на выбросы CO₂; особенно важно наличие развитой сети инфраструктуры для зарядки и заправки, подходящей для грузовиков.

В настоящее время, по данным АСЕА, наибольшим парком грузовиков в Европе обладает Польша (около 1,2 млн машин), на втором месте — Германия (1,01 млн ед.), на третьем — Франция с парком в 946 393 грузовика. Самые «старые» грузовики в Евросоюзе (средний возраст более 21 года) эксплуатируются сейчас в Греции, самые «молодые» — в Австрии (6,4 года) ■



LUZAR

детали системы охлаждения

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВТОКОМПОНЕНТЫ
ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



Широкий
ассортимент



Надежная
конструкция



Гарантия 2 года
или 125 000 км

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



Volkswagen Multivan T6.1

ОБНОВЛЕННЫЙ



Илья Огородников



На все случаи жизни

После поездки в Крым в 2019 году на кемпере Volkswagen California немецкие коммерческие микроавтобусы, можно сказать, стали для меня родными в прямом смысле слова: прожил в той машине две недели! Так что к встрече с рестайлинговой версией Multivan T6.1 я готовился как к приезду заграничного дальнего родственника: отличная компания, загородный дом и, конечно же, новое путешествие...

Индексом 6.1 в названии немцы подчеркивают, что Multivan не новый, а обновленный, хотя, забегая вперед, можно сказать, что изменений хватило бы и на следующее поколение. Однако коммерческая линейка — все-таки не та сфера автопрома, которая быстро устареваает и нуждается в регулярном обновлении имиджа. А вот улучшения комфорта водителя и пассажиров требует в обязательном порядке, поскольку эти

люди порой проводят в автомобиле многие сотни, а то и тысячи километров.

И если в плане комфорта для пассажиров Volkswagen практически невозможно упрекнуть, то вот пилоту даже такого продуманного микроавтобуса, как Multivan, современных опций все же не хватало. На них-то и был сделан основной упор, который потребовал изменений и в технической начинке.

Снаружи Multivan T6.1 изменился незначительно: вся оптика стала светодиодной, передняя часть выполнена в стилистике нового «Туарега», под логотипом VW можно заметить квадратик радарной системы. Тестовая машина из специальной серии Cruise — с предустановленным богатым списком оснащения, а также дополнительным набором опций. Одна эффектная двухцветная окраска обошлась в 164 600 рублей, а весь микроавтобус потянул на 6,5 млн. Дороже среди «одноклассников» только Mercedes-Benz V-Class





Внутри машины вроде все по-старому, но... по-новому. Говорить о превосходной посадке и отличном обзоре мы не будем, а сконцентрируемся на описании произошедших изменений.

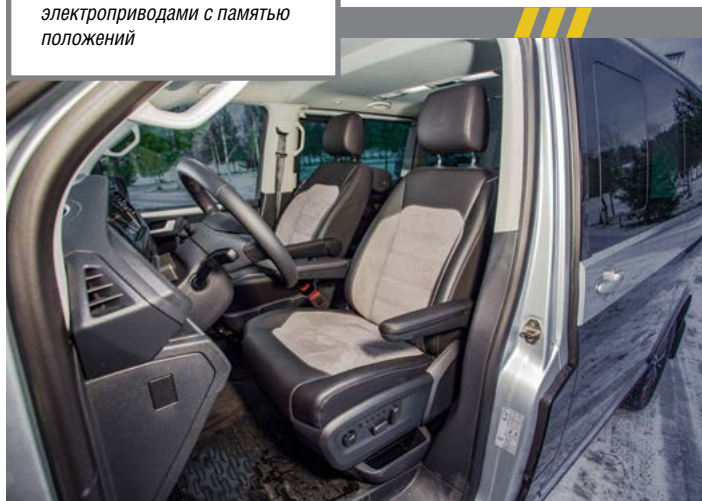
Итак, несмотря на то что архитектура кабины в целом не изменилась, ее концепция отныне все-таки немного другая: рабочее место выполнено в виде цифрового кокпита, то есть и основные, и второстепенные органы управле-

ния сосредоточены исключительно вокруг водителя, как на современных магистральных тягачах.

На шофера смотрят два монитора: один в виде виртуального щитка приборов, заставки которого можно выбирать по своему желанию, второй в виде сенсорного дисплея новой мультимедийной системы MIB3. В руках новый руль от последнего поколения Volkswagen Golf. В общем, все как у фольксвагеновских легковушек.

Нишу справа от рычага «автомата» занимают два порта USB-C, а также площадка беспроводной зарядки. Под ручником появилась полноценная розетка на 230 В. Верх передней панели отныне тоже функционален: тут теперь два отсека и еще одна отдельная розетка на 12 В, а также

Капитанские передние сиденья — идеальный баланс жесткости и ненавязчивого профиля. Достойный набор регулировок и подлокотники с обеих сторон позволяют очень комфортно настроиться за рулем. Тестовая машина к тому же была оснащена электроприводами с памятью положений



по одному подстаканнику с каждой стороны — за них отдельное спасибо. В новые дверные карты с легкостью влезает по две 1,5-литровых бутылки воды и фирменная урна. И это не считая еще массы мелких отсеков. Правда, верхний пассажирский бардачок лишился крышки.

Отдельно стоит остановиться на новой мультимедийной станции. Базовый функционал у цифровой архитектуры MIB3 — общий для всех моделей VW: тут логичные и красиво оформленные графиче- ские меню, масса всевозможных настроек практически для любого раздела автомобиля, конечно же, возможность «отзеркалить» смартфоны, но главное — это онлайн-функции в случае предустановки eSim.

С выходом в интернет у новой системы появляется воспроизведение потокового радио, расширяются возможности навигации, добавляется голосовой помощник наподобие яндексовской «Алисы» и, самое интересное, становится доступным фирменное приложение We Connect — что-то вроде цифрового онлайн-тахографа, с помощью которого можно дистанционно «мониторить» эксплуатацию как отдельной машины, так и автопарка.

Пассажирский отсек в нашем варианте представляет собой одну из самых распространенных для Multivan комбинаций салона — комфортабельный мини-офис. Такое построение, как и раньше, подразумевает два отдельных регулируемых и разворачивающихся



на 180 градусов кресла, а также регулируемый трехместный «диван».

Для задних пассажиров доступен автономный блок климат-контроля, а также бесчисленное количество отсеков, ящиков, подстаканников и кармашков. Отдельной опцией по салону ездит стол-трансформер, которым могут пользоваться все присутствующие на борту. Ну и одна из главных «фишек» немецкого микроавтобуса — возможность разложить задние места в кровать. Если подобная опция будет востребована, лучше всего дозакзать к ней заднюю полку с матрасцем.

Ну и наконец-то переходим к главным изменениям в Multivan T6.1, которые связаны с установкой электроусилителя рулевого управления. Такая замена позволила оснастить микроавтобус доселе недоступными опциями, такими как автоматический парковщик, который способен работать вместе с прицепом, система подруливания для удержания в полосе и даже система сопротивления парусности, что актуально даже для компакт-

Весьма полезное дополнение, которое мы оценили еще на тесте California, — выстеленный специальным ламинатом пол. Он не царапается и очень легко моется

ного коммерческого транспорта. До кучи «Мультиван» получил функцию автоторможения и активный круиз-контроль, который в купе со всем вышеперечисленным превратил трассовые заезды в еще более комфортабельные путешествия, когда нужно лишь немного присматривать за дорогой, — все остальное машина берет на себя.

На ходу новая система рулевого управления проявляется прежде всего своей заметной адаптивностью — крутиться на парковке стало проще, в то время как на скорости баранка наливается приятной тяжестью. Кстати, передаваемая информативность усилия вопросов не вызывает — за время теста ни разу не пришлось обращать внимание, например, на чрезмерную легкость вращения, чем обычно грешат электросистемы.

Агрегатная пара на «Мультиване» не изменилась, разве что единственный дизельный мотор 2.0TDI в топ-исполнении подражали под 200 л.с. — налоговая ставка в итоге упала на треть. Едет с таким двигателем Volkswagen очень хорошо вне зависимости от обстоятельств, что особенно актуально, если салон заполнен пассажирами и багажом, — 450 Нм тяги хватает с запасом, а для пущей живости 7-ступенчатый «робот» DSG можно быстро подстегнуть спорт-режимом.



Еще одно нововведение — полноценная система управления характером движения, скрывающаяся под кнопкой Mode и позволяющая настроить чувствительность работы двигателя, коробки передач, рулевого управления и подвески. Доступно четыре предустановленных режима и один настраиваемый индивидуально. Особое внимание именно подвеске, поскольку Multivan никогда не славился убаюкивающим комфортом.

Если раньше адаптивные амортизаторы работали либо в комфортном, либо в спортивном режиме, то отныне их уровень демпфирования можно регулировать вручную. Но, честно скажем, разница чувствуется разве что в полярных режимах, причем в комфортном добавляется не столько энергоёмкость, сколько раскочка.

Микроавтобус в целом все равно остался достаточно жестким при великолепной плавности хода. То есть Multivan до последнего оберегает пассажиров от изъятия полотна, но проезд средних



Под левой рукой водителя расположен блок управления внедорожными функциями Multivan. Да-да, немецкий пассажирский микроавтобус может сразиться с умеренно суровой действительностью, для чего в его арсенале есть не только полный привод, но еще и жесткая блокировка заднего межколесного дифференциала, возможность отключения электронных «ошейников» и система помощи при спуске с горы



ХАРАКТЕРИСТИКИ Volkswagen Multivan T6.1

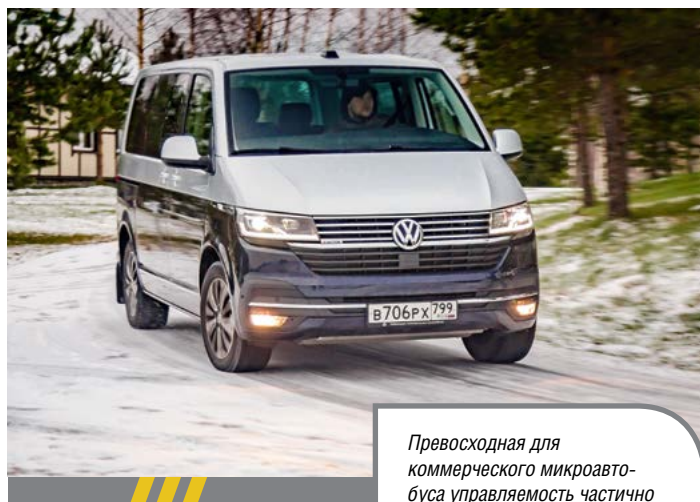
Технические характеристики	
Длина x ширина x высота, мм	4904x1904x1970
Снаряженная масса, кг	2195
Объем багажника, л	до 4300
Клиренс, мм	193
Двигатель	
Тип	Битурбодизельный, R4
Объем, куб. см	1968
Мощность, л. с. при об/мин	200/3800
Крутящий момент, Нм при об/мин	450/1400
Трансмиссия	Роботизированная, 7-ст.
Привод	Полный
Ездовые параметры	
Разгон до 100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	198
Средний расход топлива, л	7,5

Штатный предпусковой подогреватель — незаменимая вещь для дизельного мотора в России, особенно с учетом того факта, что греется двигатель не быстро и не сильно. Для особо мерзнущих Multivan можно оснастить еще и электрическим феном

и больших колдобин, как и раньше, — удар по ушам и сердцу, только чуть более приглушенный. Спасибо отличной шумоизоляции.

Каков итог?

Без преувеличения, Multivan — это один из самых удобных и функциональных автомобилей мира. Машина настолько универсальна, что по своим возможностям вполне способна заменить весь семейный



Превосходная для коммерческого микроавтобуса управляемость частично заслуга и новой для Multivan системы XDS — это электронная имитация блокировки переднего дифференциала, благодаря которой в выражах компенсируется избыточная и недостаточная поворачиваемость

или корпоративный автопарк. Поездив несколько дней за рулем микроавтобуса, о его покупке задумывались те, кто даже в теории не рассматривал приобретение автомобиля подобного формата.

Что же касается обновления, то это логичное продолжение цифровойизации и электрофикации модельной гаммы Volkswagen. Отныне и младшая коммерческая линейка оснащена по последнему слову техники — так что водителю остается только голосом задать необходимый маршрут и, присматривая за компьютерными помощниками, с комфортом отправиться в очередное путешествие.

Правда, как обычно, не стоит забывать, что за подобное удовольствие придется немало заплатить: Multivan T6.1 — один из самых дорогих микроавтобусов не только на российском, но и на мировом рынке.



Стоимость протестированного автомобиля

Volkswagen Multivan T6.1
6 390 000 ₪



С точки зрения экономичности дизельный Multivan 2.0TDI почти не восприимчив к манере вождения и уровню нагрузки — что в городе, что на трассе он потребляет плюс-минус одинаковое количество топлива: около 9–10 литров солярки на 100 км. Единственный минус — немцы зачем-то сократили объем бака до 60 литров вместо прежних 80, так что теперь автономность хода микроавтобуса упала в среднем до 650 км. Жаль!





Сергей Жуков

Еще в советское время на некоторых коммерческих автомобилях, работавших на газе, применялась эмблема в виде огнедышащего дракончика. Прошло время, подходы во многом изменились: в чести «потoki» и «коридоры» из голубого топлива, а оригинальная символика ушла в прошлое... Представленный нам для знакомства седельный тягач Iveco Stralis NP, на котором в качестве моторного топлива используется газ,— чисто белый, как снег.

Iveco Stralis NP

Драконово
племя

Итак, в наших руках седельный тягач Iveco Stralis NP AS440S46T/P CNG, приспособленный для работы на сжатом природном газе. Сразу заметим, что сама по себе машина не новая. Сейчас в Западной Европе вовсю курсируют тягачи последнего поколения — Iveco S-Way. Эту новинку по каким-то неизвестным причинам вообще обделили вниманием. Тех же, кто захочет восполнить этот пробел, адресуем к нашему материалу в «Движке» за сентябрь 2019 года.

По непроверенным данным, Iveco S-Way в России сможет оказаться лишь в конце этого года. Во всяком случае, к сертификации данной модели еще не приступали. Однако суть не в этом. В стране в очередной раз набирает обороты кампания за экологически чистый коммерческий транспорт, в частности на газомоторном топливе. В настоящий момент практически у всех игроков российского рынка появились различные модификации, на которых в той или иной мере применяется газ.

Не стал исключением и Iveco. Надо отдать этой марке должное, в ее модельном ряду в каждом из сегментов в обязательном порядке присутствует модификация, приспособленная для работы на газе, причем не одна. На самом деле Италия по использованию природного газа на транспорте в числе первых в Западной Европе. Именно поэтому





находится выключатель массы. При необходимости его можно задействовать как прикуриватель для помощи коллегам-дальнобойщикам. Опять же по причине массивных кассет аккумулятора и воздушный ресивер установили в заднем свесе. Думается, для седельного тягача, обычно работающего с полуприцепом, это не столь критично. Тут же разместились и противооткатные башмаки. Рядом со щитком колесной арки находится бачок автономного отопителя с предупредительной надписью о необходимости использовать исключительно дизельное топливо.

здесь сильны позиции производителей газового оборудования, предназначенного для установки на автомобили.

Еще в СССР самым востребованным по уровню качества было газовое оборудование из Италии и Нидерландов. Недавнее посещение выставки GasSuf 2020 стало лишь подтверждением того факта, что в случае с Италией все

осталось по-прежнему. Но вернемся к объекту нашего изучения.

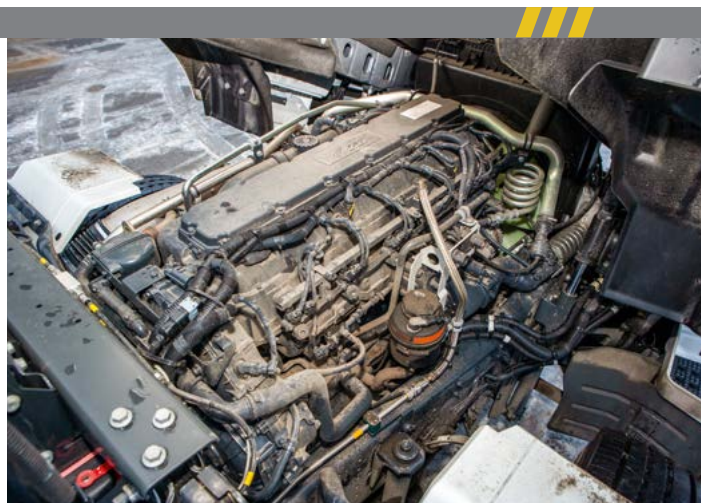
Шасси. В «базе» по обеим сторонам рамы установлены кассеты из четырех металлических баллонов суммарной емкостью 920 литров. Газ хранится под давлением 200 бар. Все баллоны оснащены предохранительными устройствами. Для предотвращения загрязне-

ний и прочих побочных факторов кассеты закрыты кожухами. В нерабочем состоянии, со слов дилера, без существенной потери газа машина может простоять до месяца.

Оригинально выполнена выпускная система: из-за массивных баллонов ее провели внутри рамы с выходом выпускной трубы под левой кассетой, сразу за которой

Моторный отсек. Чтобы в него попасть, само собой, необходимо поднять кабину, предварительно наведя в салоне порядок, а заодно откинуть переднюю панель. Кстати, откинув ее, вы получаете удобный доступ к различным системам для проведения техобслуживания.

В нашем случае кабина имела механическую подвеску и ручной





механизм подъема. Как опция предлагаются пневматическая подвеска и сервопривод подъема кабины — что лучше, решать эксплуатационникам. Со слов дилера, механическая подвеска кабины лучше себя ведет на разбитых дорогах, а у сервопривода есть один нюанс: если разрядился аккумулятор, кабину не поднимешь никакими силами.

При подъеме кабины обращаем внимание на предупредительную выштамповку на сцепной станции о том, что эта машина оснащена газовым двигателем. В качестве такового выступает конвертированный мотор Cursor 13 NG (Евро-6) мощностью 460 л.с. Для данного силового агрегата газ после редуктора поступает в систему питания под давлением 9,5 бар. Зажигание искровое.

Из остальных особенностей стоит отметить роботизированную 12-ступенчатую КП ZF Traхon с функцией адаптации к условиям движения и действиям водителя, переднюю подвеску на малолистовых рессорах, заднюю пневматическую подвеску и дисковые тормозные механизмы на всех колесах.

Кабина. Тягач оснащен высокой комфортабельной кабиной Hi-Way. В комплектацию вошли водительское сиденье на пневмоподвеске с подогревом, климат-контроль, автономный отопитель, люк в крыше с электроприводом, две спальные полки, шторы на окнах, модуль управления сервисными функциями на спальном месте и холодильник. Такое исполнение тягача обозначено как «суб-арктическое» — с возможностью эксплуатации при температуре до -30°C .



Кроме того, водителю доступен многофункциональный руль в кожаной оплетке, цифровой монитор, магнитола с функцией Bluetooth, центральный замок с дистанционным управлением, а также электропривод и обогрев зеркал, коих на машине превеликое множество.

Индикация уровня топлива выводится на дисплей. Причем для машин на сжатом газе отображается как привычный уровень топлива, так и уровень давления природного газа непосредственно в баллонах.

Из систем безопасности и помощи водителю стоит выделить тормозную систему EBS с такими функциями, как ESP и BAS, ретардер, Hill Holder и Eco-Roll.

Есть и «фишка» для владельцев транспортных компаний: для того чтобы их водители не гоняли и не жгли понапрасну топливо, имеется ограничитель скорости в 85 км/ч. Доступ к нему посредством ключа есть только у администрации перевозчика.

Поскольку машина предлагалась без прицепа, а собственной фуры у нас не оказалось, мы ограничились короткой поездкой на «голове».

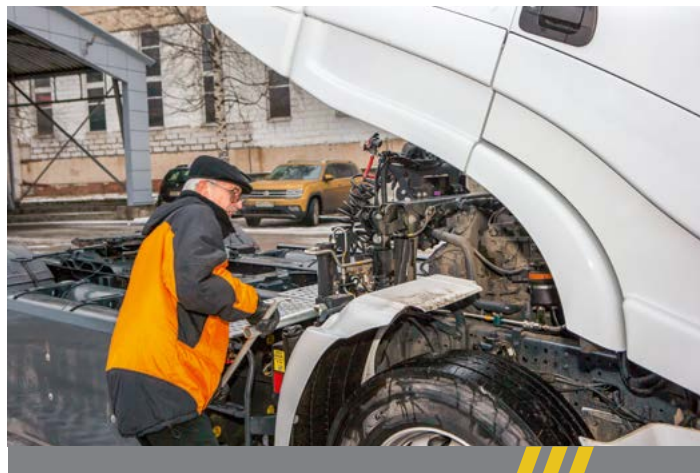
Не обошлось и без накладок. К машине прилагались два ключа: черный и серый. Мы не задумываясь вставили в замок зажигания серый — и получили массу «ругательств» на дисплее. Оказалось, серый ключ — только для дверей и всего прочего, прям как на советских «Жигулях».

На ходу. Работа двигателя достаточно тихая. Недаром производитель отмечает меньшую (на 5 дБ(A)) шумность газовой машины по сравнению с дизельной. Коробка ZF заслуживает пять баллов, как, собственно, и ретардер.

Хотя, по отзывам водителей, поработавших в составе груженого автопоезда, все же отмечается незначительная потеря динамики разгона и тяговых возможностей. Они это объясняют более короткой полкой крутящего момента и мень-

ХАРАКТЕРИСТИКИ Iveco Stralis NP AS440S46T/P CNG

Допустимая полная масса, кг	20 000
Габариты (длина x ширина x высота), мм	6252x2550x3754
Колесная база, мм	3800
Емкость газовых баллонов, л	920
Двигатель	Газовый
Модель/тип	Cursor 13 NG; R6; 12,9 л
Мощность, л. с. при об/мин	460/1900
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	2000/1100
Коробка передач	Автоматизированная, 12-ст.
Подвеска	Спереди — зависимая рессорная, сзади — зависимая пневматическая
Тормоза	Пневматические с ABS и ESP; спереди — дисковые, сзади — дисковые
Колеса	315/70 R22,5
Тормоза	Пневматические с ABS
спереди	дисковые
сзади	барабанные
Колеса	215/75 R17,5



позволяет экономить на топливе аж до 25% по сравнению с аналогичной дизельной машиной.

Каков итог?

Iveco предоставляет своим клиентам сразу несколько модификаций. Стандартным считается исполнение для работы на компримированном природном газе (КПГ), однако под заказ могут поставить машину и на сжиженном природном газе (СПГ), а также в комбинированном исполнении: КПГ + СПГ.

В первом варианте машина будет оснащена криогенным баком на 538 литров (полный объем бака 598 литров), допускающим пробег до 1600 км. Сжиженный газ хранится при температуре -130°C и давлении 16 бар. Правда, здесь тоже есть свое но: машина должна крутиться как белка в колесе, ибо долго держать запас газа в нерабочем режиме она не в состоянии.

Во втором варианте слева на раме — баллоны с КПГ (460 литров), справа — криогенный бак для СПГ (538 литров). Такое исполнение позволяет проходить на полной заправке до 1080 км.

Ну и в завершение обзора — немного маркетинга. По данным Russian Automotive Market Research, продажи новых грузовых автомобилей с битопливным двигателем за январь — сентябрь 2020 года составили 1,7 тыс. ед.

На рынке газомоторных грузовиков наиболее востребованы седельные тягачи: 78% продаж в январе — сентябре 2020 года. Также большой популярностью пользуются фургоны, которые заняли 14% рынка битопливных грузовиков за рассматриваемый период.



шим его значением на малых оборотах по сравнению с дизельными машинами. Но, опять же, адаптивная роботизированная коробка многое позволяет нивелировать.

В целом машина показалась комфортной и удобной в управлении, с хорошим обзором с места водителя, понятными и доступными органами управления.

В эксплуатации. Все это — общая констатация фактов, тогда как эксплуатационников интересуют куда более прагматичные вещи. Удалось выяснить, что данный тягач является демомашинкой и предоставляется перевозчиком для пробной эксплуатации. Берут его на срок от недели до трех месяцев. По опыту общения как с производителями, так и с представителями компаний, рентабельной такая машина становится при

пробеге более 200 тыс. км в год. Пока таких показателей у заинтересованных фирм не наблюдается. В том числе — и из-за малочисленной сети АГНКС. Нужно хорошо продумывать логистику перевозок, хотя, к примеру, доехать на такой машине до Москвы не составит труда. Говорят, что с приближением к Югу России АГНКС становится больше.

Заявленный пробег на одной заправке, около 570 км с расходом 24 кг газа на 100 км, — вещь умозрительная. По отзывам эксплуатантов, груженный автопоезд способен проехать на одной заправке не более 450 км. Хотя они же не отрицают достижения расхода газа 22 кг на «сотню». И еще: использование газа



У газового Stralis неплохой межсервисный пробег — 90 тыс. км. Правда, здесь появляются свои нюансы в обслуживании газовой аппаратуры и системы зажигания

BMW iX получит продвинутую систему доступа в салон



Электрокроссовер BMW iX станет оснащаться фирменной системой бесключевого доступа в салон Digital Key Plus с технологией Ultra-Wideband.

Система, как сообщает пресс-служба баварской компании, представляет собой современную версию «цифрового ключа» BMW Digital Key — функции, впервые представленной в 2018 году и доступной сегодня владельцам смартфонов на платформе Apple iOS. С помощью системы BMW Digital Key Plus автовладелец может открыть автомобиль и запустить двигатель, не доставая из кармана или сумки свой iPhone.

В основе работы системы лежит технология Ultra-Wideband (UWB), применяемая в используемых Apple микропроцессорах U1. UWB представляет собой сверхширокополосную цифровую радиосвязь с малым радиусом действия и высокой пропускной способностью.

Технология, как утверждают в BMW, отличается «исключительно точной локализацией с максимально возможной безопасностью»: заблокировать или перехватить такой радиосигнал невозможно. В настоящее время Apple и BMW активно сотрудничают с консорциумом Car Connectivity Consortium (CCC), с тем чтобы установить спецификацию Digital Key 3.0 для технологии UWB и обеспечить таким образом соответствующий стандарт для мировой автоиндустрии ■

Airline представил измерители давления масла и топлива

Бренд Airline объявил о расширении фирменной линейки автомобильных аксессуаров за счет новых приборов для измерения давления масла и топлива.

В линейку, как сообщает пресс-служба бренда, вошли приборы, позволяющие замерять давление масла и топлива в двигателях легковых (VAZ и иномарки) и грузовых автомобилей. Погрешность измерения, по данным производителя, составляет не более 0,01 МПа (0,1 кг/см²); верхний предел измерения давления — 0,6 МПа (6 кг/см²).

Манометры масло- и топливомеров Airline защищены резиновым чехлом, в комплектацию приборов входят манометр, шланг, уплотнительная шайба. Некоторые модели поставляются также с адаптерами под различные типы резьбы; в комплектацию топливомеров включены адаптер подключения к топливной рампе, вентиль сброса давления топлива, трубка слива остатков топлива.

Диапазон розничных цен на новые устройства — от 555 до 1210 рублей ■



редактор рубрики
Роман Зубко



Osram расширил линейку автоаксессуаров

Компания Osram объявила о расширении фирменной линейки автомобильных аксессуаров.

В январе 2021 года, как сообщает пресс-служба компании, на рынок вышли пуско-зарядные устройства Osram BatteryStart. Аксессуары данной категории, отмечает производитель, особенно актуальны в России и наиболее востребованы в холодное время года. С помощью пуско-зарядных устройств Osram можно быстро запустить двигатель, когда основной аккумулятор разряжен после долгой стоянки автомобиля на морозе или из-за невыключенного бортового электрооборудования.

В линейке BatteryStart представлены три компактные модели с литиевыми (LiCoO₂) аккумуляторами, которые также могут работать как автономные зарядные устройства. Все приборы отличаются плоским прямоугольным корпусом со скругленными углами и внешне напоминают устройства типа Powerbank для смартфонов. На пуско-зарядные устройства Osram распространяется фирменная гарантия сроком 2 года.

Выход компании Osram в новые для нее сегменты рынка автоаксессуаров состоялся, в частности, за счет приобретения в 2019 году фирмы Ring Automotive — крупного британского поставщика автокомпонентов и оборудования, располагающего собственной инженерной и производственной базой, а также сетью

представительств в 60 странах мира. Osram в результате данного приобретения «получил новую экспертную и производственную основу, увеличил каналы сбыта и расширил портфель продуктов для послепродажного обслуживания автомобилей», отмечает в официальном сообщении компании ■



Лучшие цены

на автозапчасти
от производителя



CARVILleshop.ru
ПОКУПАЙ УДОБНО

8 800 700-25-85

CARVILLE
SHOP

БЛЕСТЯЩЕ ВЫГЛЯДИТЕ!

БОЛЬШОЙ
ДЕТЕЙЛИНГФОРМУЛА
БЛЕСКА

Защищаем

оптику автомобиля



Вадим Аскарлов

Автомобильная оптика — важная составляющая автомобиля, которой автовладельцы не всегда уделяют должное внимание. Да, лампочки меняют, конечно, все, но со временем качество освещения все равно ухудшается. Причина — неважное состояние рассеивателя, то есть фронтального «стекла» фары, которое защищает внутренние детали оптики. Годами принимая на себя пескоструй и летящие с дороги камни, рассеиватель мутнеет и покрывается трещинками, заметно ухудшая освещение. Для того чтобы уберечь фары от внешнего воздействия, существуют «бронепленки». А чтобы разобраться, какие они бывают и как правильно оклеить фары, мы обратились к профессионалам в этой области — специалистам известного в Петербурге детейлинг-центра «Формула Блеска».

Итак, для начала надо определиться с материалом, а точнее, с видом пленки, которой клиент будет оклеивать оптику своего

автомобиля. Всего существует три вида пленок: полиуретановые, гибридные и виниловые.

Цветным **винилом** когда-то оклеивали кузова своих машин любители стрит-рейса и фильмов серии «Форсаж». Сейчас их почти не используют, так как виниловые пленки тонкие и плохо защищают фары, а на кузове въедаются в лак и их практически невозможно отодрать без повреждения лакокрасочного покрытия.

Лучшие пленки на данный момент — **полиуретановые с «топ-**

коутом». «Топкоут» — это верхняя часть пленки, внутри которой акриловый клей, «закрепляющий» мелкие царапины. Кроме того, полиуретановая пленка очень хорошо поддается растяжению, что крайне важно для современных машин со сложной геометрией фар. Таким образом, мастеру удастся избежать разрывов на элементе, в которые со временем будет набиваться грязь. Кроме того, благодаря тому, что толщина полиуретановой пленки обычно не менее 200 микрон, даже растягиваясь, материал

Как правильно оклеить фары и какую пленку выбрать

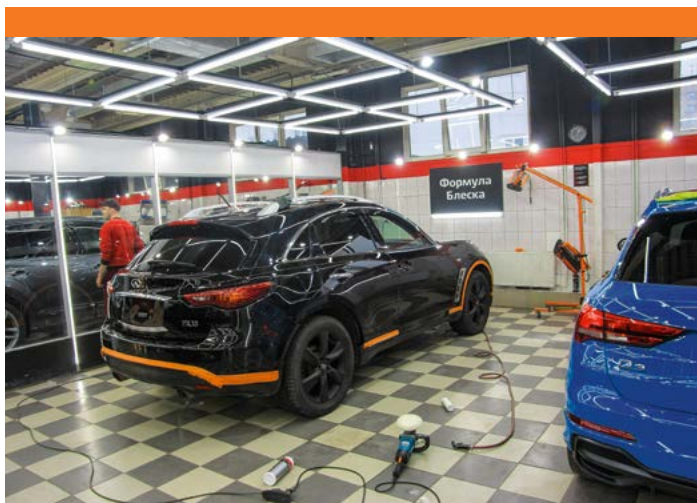
по краям остается достаточно толстым, чтобы защитить фару от внешнего воздействия.

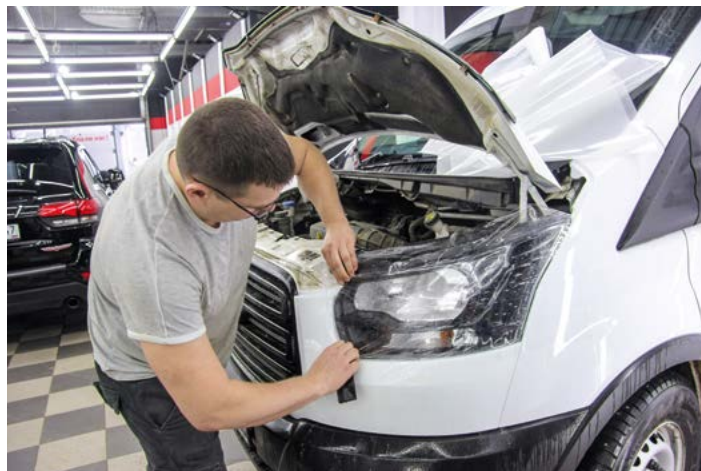
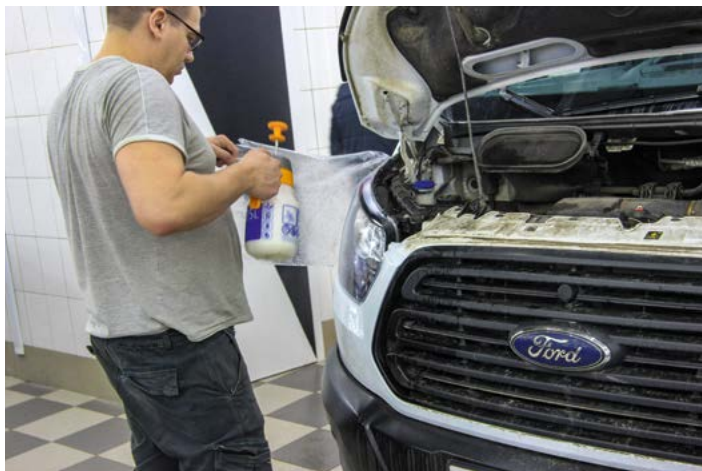
Сегодня на российском рынке присутствуют американские, японские и французские производители. По словам специалистов «Формулы Блеска», принципиальной разницы в качестве между продукцией ведущих мировых производителей нет. Естественно, есть и китайские предложения, которые гораздо дешевле, но пользоваться ими серьезные мастерские не рискуют. А вот отечественная индустрия подобные вещи не выпускает, по крайней мере на рынке никто подобного пока не встречал.

Некий компромисс по цене и качеству — **гибридные пленки**. В плане защиты такой материал значительно уступает полиуретану. Во-первых, срок эксплуатации заметно меньше, во-вторых, они практически не растягиваются, то есть сложные по форме фары



Полировка фары перед оклейкой обязательна, потому что пленка, по сути, является увеличительным стеклом, усиливая эффекты, возникающие из-за недостатков фары при освещении





оклеить уже не получится чисто физически. В основе «гибрида» — так называемая «сетка», из-за которой пленка слегка матовая, в то время как «полиуретан» полностью прозрачен.

Клеевая основа у «гибрида» также без «заживляющих» функций, а максимальная толщина не превышает 100 микрон. Соответственно, эти пленки хуже защищают от повреждений и царапин, а острый камень довольно просто «вскроет» материал. Кроме того, если «полиуретан» достаточно легко снимается с помощью нагрева кипятком, то снять «гибрид» сложнее.

Однако не стоит думать, что «гибрид» полностью бесполезен. Если автомобиль оклеить гибридной пленкой и впоследствии ухаживать за кузовом машины, то автолюбитель внешне не отличит хороший «гибрид» от «полиуретана», но при этом гибридная пленка стоит в полтора-два раза дешевле.

Этим, кстати, очень часто пользуются недобросовестные сервисы, которые клеят «гибрид», а деньги берут как за «полиуретан». Правду клиент узнает, только если попадет в аварию или со временем захочет еще раз переклеить машину.

На полиуретановые пленки дается хорошая гарантия. Двухлетняя на то, что материал точно не пожелтеет, и пятилетняя на то, что не расколется. Также «полиуретан» спокойно выдерживает две-три полировки фары



Естественно, не последнюю роль играет правильный алгоритм наклеивания пленки на фару. Первым делом оптику моют и обезжиривают. Затем фару очищают с помощью специальной глины для детейлинга, которая удаляет с поверхности частицы реагентов и отложений, чтобы ничего не попало между пленкой и фарой. Далее оптика обязательно поли-

руется, чтобы убрать повреждения от пескоструя.

После этого специалист еще раз обезжиривает спиртом фару и на-

Оклеить фары «полиуретаном» обойдется около 5000 рублей, «гибридом» — около 3500 рублей

Процесс оклейки фары должен быть быстрым и непрерывным: стоит специалисту зазеваться — и под пленку попадет воздух или пыль

носит специально подготовленный раствор из 96%-го спирта, воды и шампуня. Клеевая основа пленки взаимодействует с раствором. Исходя из множества параметров, специалист выбирает уровень влажности, чтобы пленка плотно села. Дальше, сразу после наклейки, воду ракелем выгоняют из-под пленки, а саму пленку растягивают под необходимую форму и дают ей какое-то время «приспособиться». В конце пленку обрезают, оставляя сантиметр по краям, чтобы завести материал под кузов. Это необходимо для того, чтобы в дальнейшем ее не задрало, например на мойке из-за сильной струи воды.

В целом процесс закрепления защиты на фаре занимает пять дней. После этого клеевой состав плотно прилипает к элементу. Стоит отметить, что сохнуть пленке лучше при положительных температурах, в противном случае раствор под ней может не схватиться. Если погода не позволяет высушить пленку на улице, автомобиль оставляют на какое-то время в боксе и с помощью ультрафиолетовых ламп досушивают фару.



Редакция журнала «Движок» выражает благодарность детейлинг-центру «Формула Блеска» и лично мастеру цеха Евгению Рибу за помощь в подготовке материала.



Формула Блеска детейлинг лаборатория

Организаторы бахи «Северный Лес 2021» завершили разведку трасс



В Ленинградской области завершилась разведка трасс международной бахи «Россия — Северный Лес 2021», которая состоится в первый уикенд февраля.

Как и год назад, ралли-рейд «Северный Лес» будет проходить в статусе первого этапа Кубка мира FIA по бахам в сезоне-2021. Общая протяженность нынешней гонки составит 717 км, из них 480 км будут приходиться на спецучастки. Маршрут бахи образца 2021 года проложен по дорогам и бездорожью Приозерского и Выборгского районов Ленинградской области.

Официальный старт ралли «Россия — Северный Лес 2021» состоится 5 февраля в 9:00 по московскому времени; в первый день участникам предстоит дважды пройти скоростной участок «Новая Деревня» протяженностью 94 км. Дистанция спецучастков в день открытия соревнований составит, таким образом, 188 км; с учетом же лиазона (перегона) дистанция первого дня — 287 км.

Во второй день гонщиков ждут шесть спецучастков суммарной протяженностью 104 км, вместе с лиазонами дистанция второго дня составит 144 км. Старт первого СУ дня состоится на территории автоспортивного комплекса «Игора Драйв», на территории которого расположатся также сервисный парк и штаб гонки.

По информации организаторов, трассы второго дня ралли напомнят опытным участникам «Северного Леса» трассы Республики Карелия, на территории которой гонка проходила в прежние годы. Пилотов ждут перепады высот, обилие поворотов, заснеженный лес и быстрые дорожки. В третий день экипажам предстоит преодолеть пятничную трассу, но в обратном направлении.

В 2020 году, напомним, победителем бахи «Северный Лес», также проходившей в Ленобласти в статусе этапа Кубка мира FIA, стал россиянин Владимир Васильев ■

НОВОСТИ

редактор рубрики
Роман Зубко



Toyota представила в России дрифт-версию новой GR Supra

Компания Toyota Motor показала дрифт-кар, построенный в России на базе заднеприводного спорткупе GR Supra.

Подготовкой машины занималась компания HGK Motorsport, специализирующаяся на создании автомобилей для дрифта. Специалистов компании консультировали инженеры автоспортивного подразделения японского производителя Toyota Gazoo Racing, занимающегося в том числе разработкой и выпуском автомобилей для гонок различного уровня.

Дрифт-версия новой GR Supra получила карбон-кевларовый кузов, разработанный специально для нового дрифт-кара. При его создании все кузовные элементы серийного купе были заменены на новые; исключение составили основные силовые элементы конструкции: стойки, лонжероны, моторный щит и центральный тоннель. Применение кузова из композитных материалов позволило снизить массу автомобиля на 420 кг.

Под капотом дрифт-версии GR Supra — 3,0-литровый рядный шестицилиндровый битурбомотор 2JZ GTE с чугунным блоком цилиндров, форсированный до 1015 л.с. и 1100 Нм. Коробка передач — секвентальная кулачковая 5-ступенчатая марки Samsonas Motorsport; крутящий момент передается на колеса задней оси через специальный редуктор. Новый дрифт-кар получил также специализированную подвеску Wisefab с новыми

рычагами и поворотными кулаками спереди, а также регулируемые амортизаторы и пружины.

Внешне «дрифтовая» Supra сохранила облик серийной модели, а также ряд применяемых на последней технических решений. В частности, стандартной осталась конструкция рулевого вала, позволяющая быстро регулировать положение рулевой колонки, а также точки крепления водительского сиденья.

Гоночный дебют нового дрифт-кара на базе Toyota GR Supra состоялся в конце января на автодроме в Сочи в рамках соревнований Sochi Drift Challenge. Управлял новым автомобилем двукратный вице-чемпион «Российской дрифт-серии» (RDS GP), атлет Toyota Gazoo Racing Никита Шиков ■



Дакар 2021

Новый чемпион
в «КАМАЗ-мастер»
и судейские
скандалы



Вадим Аскарлов

В 2021-м на ралли-марафон должно было отправиться довольно приличное количество участников с российским паспортом, и мы не имеем в виду армию сопровождающих «Синей армады». Помимо десятков челнинцев в Саудовскую Аравию намеревались поехать пилоты и штурманы сразу нескольких зачетных классов. Отчасти это связано с тем, что с точки зрения логистики Аравия гораздо ближе и дешевле марафонов, которые еще недавно проходили в Южной Америке, хотя именно в Южном полушарии состоялась последняя победа россиянина не в форме «КАМАЗ-мастер». К примеру, постоянному участнику гонки и лучшему отечественному пилоту на внедорожниках Владимиру Васильеву и вовсе не пришлось далеко перебираться: буквально за пару недель до «Дакара» он стал обладателем Кубка мира по бахам как раз в Саудовской Аравии.

Чемпион южноамериканского марафона в категории квадроциклов Сергей Карякин также прибыл на гонку. Хотя в этот раз его участие до последнего было

В прошлом году главная внедорожная гонка планеты успела проскочить между появлением злосчастного вируса и попытками его ограничить путем тотального закрытия всего автоспорта. В этом году проведение ралли-марафона было под угрозой до самого старта заездов. Однако благодаря тому, что «Дакар» уже второй год проходит целиком на территории Саудовской Аравии, организаторам удалось обеспечить допустимую безопасность проведения всех процедур. Лучшие представители пустынных гонок вновь схлестнулись за «Золотого бедуина». Не обошлось и без представителей России, которые сумели завоевать победу там, где от них этого и ожидали.

под вопросом из-за финансовых нюансов. Карякину даже пришлось продать один из командных автомобилей, чтобы оплатить вступительные взносы.

Однако повезло не всем. Так, известнейший штурман Константин

Жильцов не смог выйти на старт из-за положительного теста.

Та же участь постигла и Алексея Титова — двукратного победителя Africa Eco Race в зачете «T2».

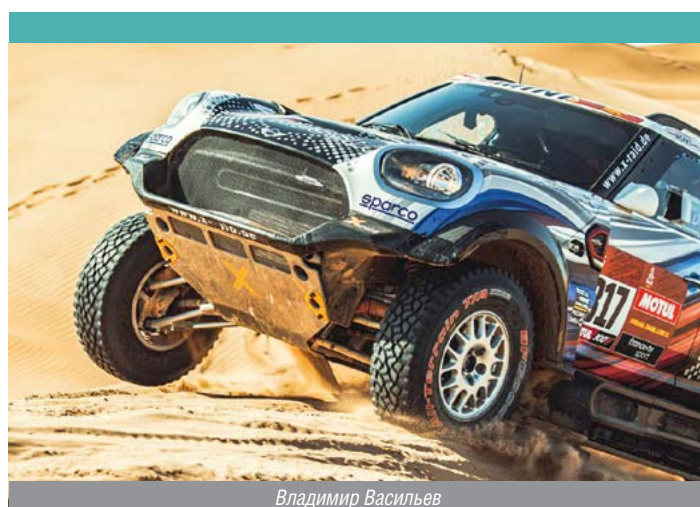
В итоге помимо «камазовцев» и Васильева с Карякиным на старт

ралли-марафона «Дакар-2021» вышли Денис Кротов и срочно прибывший на замену Жильцову Олег Уперенко. Кроме того, стартовал Алексей Кузьмич, ассистировавший в качестве штурмана Ясиру Сейдану. Также в гонке дебютировал Виктор Хорошавцев со штурманом Антоном Николаевым. Однако отечественный пилот еще перед началом гонки отметил, что считает себя исключительно любителем, а не гонщиком-профессионалом и надеется просто доехать до финиша.

На команде из Татарстана стоит остановиться поподробнее. В этом году участие в гонке не принял многократный победитель «Дакара» Эдуард Николаев. По официальной версии — в рамках плановой ротации основного состава. В итоге на «Дакар-2021» проехали Дмитрий Сотников, Айрат Мардеев, Андрей Каргинов и Антон Шибалов.

Тройной подиум «КАМАЗ-мастер»

Каждый год все ждут, что вот-вот наши грузовики станут медленнее или что вот-вот Де Рой или Лопрайс совершит рывок. Однако пока никто и близко не может конкурировать ни с отечественными пилотами, ни с нашей техникой. Справедливости ради скажем, что в последние годы команда



Владимир Васильев



«МАЗ-СПОРТавто» действительно подбиралась вплотную к российским грузовикам, но в последний момент ей не хватало либо надежности техники, либо банальной удачи.

Вот и в этот раз начало марафона осталось за белорусами: Сергей Вязович стартовал первым, а вскоре выиграл третий этап, после которого отставание от лидирующего Сотникова составляло смешные по меркам «Дакара» 17 минут. Однако вскоре вновь дали о себе знать проблемы с надежностью белорусского грузовика — пропала связь между коробкой и двигателем, и прямо в пустыне команде

пришлось фактически разбирать машину. В итоге Вязович уложился в лимит допущенного времени на ремонт, но, увы, в очередной раз ни о каких шансах на победу можно было уже не говорить.

А вот что действительно стало неожиданностью, так это пилотирование Мартина Мацика на Iveco команды Big Shock Racing. Правда, он начал показывать темп только в конце гонки, когда КАМАЗы уже прилично оторвались и начали бречь технику. В итоге чех выиграл три этапа и завершил «Дакар» на четвертом месте с отставанием всего лишь чуть больше получаса от пьедестала.

Ну и ожидаемо весь подиум заняли пилоты «Синей армады». Особенно радостно за Дмитрия Сотникова, который наконец-то добился победы. На многих рейдах до этого он либо сталкивался с техническими проблемами, либо останавливался в шаге от золота, дважды занимая второе место. Похожая ситуация складывается и у Антона Шибалова, который финишировал вторым. В прошлом году он также получил серебро, уступив Андрею Каргинову. Закрыл подиум для других участников гонки Айрат Мардеев.

В следующем году ожидается более острая борьба по целому

ряду причин. Во-первых, в гонку с новым грузовиком Iveco должен вернуться Жерар де Рой, который дважды «укатывал» «КАМАЗ-мастер» на «Дакаре», во-вторых, наберется опыта проявивший себя Матрин Мацик, ну и «МАЗ» должен таки справиться с техническими проблемами красного «капотника» и показать свою настоящую скорость.

Навигация и острые камни в зачете внедорожников

К «роуд-букам» у гонщиков есть претензии каждый год, но в этом раз жалоб на навигацию было значительно больше обычно-





Себастьян Леб



Кевин Бенавидес



Стефан Петерансель

го. Раллийная легенда Себастьян Леб отметил, что на этом «Дакаре» от гонщика ничего не зависит и это гонка штурманов, а не пилотов. У девятикратного чемпиона мира по ралли вообще были сложные отношения с судейским корпусом. На одном из этапов ему выписали штраф, хотя на его машине отказала система GPS.

Примерно в таком же духе высказалась еще одна раллийная легенда — Карлос Сайнс. По его словам, гонка больше походит на джимхану, чем на ралли-рейд, и за все 14 «Дакаров», на которых он выступал, никогда не было такого, чтобы он два раза терялся и блуждал в поисках маршрута. Сайнс негативно отзывался о гонке и сказал, что она больше похожа на лотерею, чем на соревнования. Испанца можно понять, ведь кадры, где десятки машин носятся в разные стороны, не понимая, куда ехать, стали уже вирусными на просторах Сети.

Согласен с Сайнсом и Владимир Васильев, который выразил недоумение тем фактом, что организаторы загоняют пилотов в камни. По его словам, там никакой спортивной дисциплины нет: кому-то повезет не пробить колесо, кому-то — нет. И это уже не ралли-рейд, когда приходится медленно ехать, лишь бы уцелели колеса. Поддержал его возмущение и многократный чемпион Нассер Аль-Аттия. По его мнению, проколов слишком много. Только на одном этапе катарец пробил больше 16 шин.

В таких условиях на первое место вышел опыт. Поэтому неудивительно, что очередную победу на «Дакаре» одержал 13-кратный победитель марафона Стефан

Петерансель. Аль-Аттия проиграл ему на финише меньше 14 минут, что ничтожно мало по итогам многодневной гонки. Третьим также пришел опытнейший Карлос Сайнс. Владимир Васильев может смело занести себе в актив этот «Дакар», ведь он финишировал шестым, уступив только тем, кто уже завоевывал «Золотого бедуина». Денис Кротов закончил гонку 30-м, проиграв победителю больше 11 часов. Виктор Хорошавцев провел достойную для дебюта гонку и стал 24-м. Штурман Алексей Кузьмич сумел помочь пилоту Ясиру Сейдану доехать только до 39-го места.

Карякин претендовал на подиум

Победителю «Дакара-2017» вообще с большим трудом давалась эта гонка. Мало того, что он только за пару дней до начала нашел финансирование, так еще и команда заявила не в тот класс и судьям пришлось переносить ее в зачет «Т4». С учетом урезанной команды и большого количества конкурентов у Сергея был, по сути, только один шанс на успех: ехать стабильно и надеяться на ошибки главных конкурентов. До какого-то момента такая тактика срабатывала — на одном из этапов главные фавориты Рейналдо Варела, Арон Домжала и Остин Джонс потеряли не меньше получаса на поломках, и у Сергея была реальная возможность стать вторым. Вот только и сам Карякин на этом этапе допу-

стил ошибку: на скорости 120 км/ч машина улетела с дороги и чуть не врезалась в дерево — о подиуме пришлось забыть. В итоге для Карякина все закончилось 16-м местом в зачетной группе, а победу одержал Франциско Лопес Контардо.

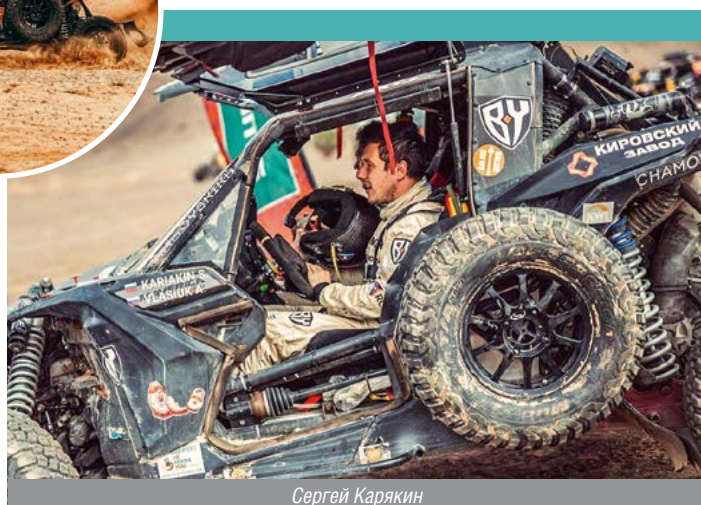
В Саудовской Аравии не нашлось бензина

Именно таким парадоксальным тезисом запомнится гонка Эндрю Шорту. Мотоциклисты имеют право дозаправляться во время этапов, чем и воспользовался гонщик. Топливо в принудительном порядке поставляют исключительно организаторы рейда. На пункте дозаправки одному из фаворитов класса мотоциклов залили в бак воду вместо топлива, и американцу пришлось сойти. Впоследствии объявились еще трое пострадавших, и организаторы официально признали свою вину, вот только возвращать Шорта в гонку отказались.

Для мотоциклистов этот «Дакар» в принципе оказался очень сложным — почти все жаловались на постоянные падения. В итоге победа досталась Кевину Бенавидесу, который в списке фаворитов не числился.

К сожалению, каждый год «Дакар» доказывает, что является самой опасной гонкой на планете. В прошлом году на марафоне расстался с жизнью два мотогогонщика, в этом также не обошлось без жертв. Пьер Шерпен скончался от травм, полученных в результате падения по ходу седьмого этапа. Смерть наступила в момент, когда врачи перевозили Шерпена на медицинском вертолете из госпиталя в Джедду. Шерпен попал в аварию на скорости 178 км/ч и получил тяжелые повреждения мозга.

В самой малочисленной категории — квадроциклов — победу одержал Мануэль Андухар на Yamaha. В категории классических автомобилей «Дакара» первенствовал Марк Дютон.



Сергей Карякин



РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА

Д

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



FORUM-AUTO
ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ
АВТОЗАПЧАСТЕЙ



ПАРТ КОМ
ДЕТАЛИ ЛЮБЫХ ИНОМАРОК

РОССКО



AK АвтоКонтинент

И ещё более 30 дистрибьюторов.

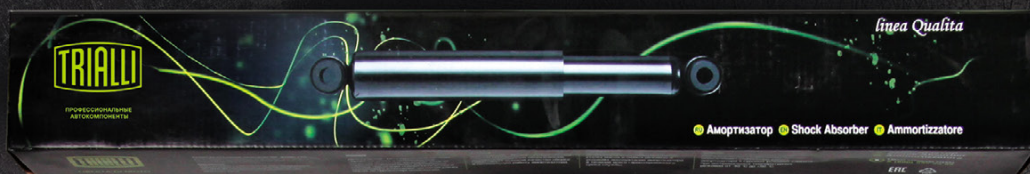
Спрашивайте свой бесплатный экземпляр у вашего поставщика автокомпонентов!

АМОРТИЗАТОРЫ

ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



100% контроль
качества



Многоуровневая обработка
штока и хромированное
покрытие



Автоматическая
сборка поршня



Многослойное
сальниковое уплотнение NOC

WWW.TRIALLI.RU



TRIALLI

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ
АВТОКОМПОНЕНТЫ



ДЕТАЛИ ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ **СЦЕПЛЕНИЕ TRIALLI**



100% контроль
качества



Антикоррозионное
покрытие



Продуманная
комплектация



Большой запас по мощности
передаваемого момента

WWW.TRIALLI.RU