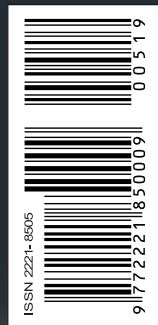


11
лет

pitstop
www.pitstop.kz



**MS-RT TRANSIT CUSTOM
DELTA4X4: VW AMAROK
ТЮНИНГ**

**MERCEDES-BENZ EQC
SUBARU OUTBACK
ШОУРУМ**

**AUDI AI:ME
КОНЦЕПТ**

**GORILLA DRIFT ENERGY-2019
АВТОСПОРТ**



**NISSAN
GT-R NISMO**



FORD KUGA



ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!



КОНКУРС

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА

Цель конкурса – поддержка предприятий, практикующих и внедряющих в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, наиболее эффективные методики маркетинга, использующих новейшие инструменты и материалы.

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»:

СТО • Пункт замены масла • Шинный сервис
Сервис автодилера • Автомойка
Автотюнинг • Автомагазин

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ ПОСТАВЩИК»:

Специальный инструмент
Автохимия и расходные материалы
Масла и спецжидкости • Электрокомпоненты и запчасти
Компоненты подвески • Шины и диски
Лучший отечественный бренд

Победители категории «Лучший автосервис» определяются народным голосованием на сайте www.best.com.kz (голосование стартует 20 августа).

Компании – представляющие на рынке Казахстана автозапчасти, расходные материалы и специальный инструмент – участвуют в конкурсе в категории «Лучший поставщик». Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают представители автосервиса Казахстана – лучшие из лучших мастеров, с опытом работы в профессии не менее трех лет.

Посредством специальных анкет профессионалы оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Совокупность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Лучший поставщик».



Алматы, ул. Попова 19, офис 304.
Тел.: +7 (727) 2969 809, 260-85-27.
Email: info@a-master.kz
www.best.com.kz

УЧАСТИЕ
В КОНКУРСЕ
БЕСПЛАТНО!

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

ADVERTISING
PUBLISHING & EMBROIDERY
PROMOTION

nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

11 лет **pitstop**
www.pitstop.kz

WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТИК АВТОБИЗНЕСА
**АВТ
МАСТЕР**
www.a-master.kz

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG®

**BLUE
PRINT**

РЕГИСТРАЦИЯ И ПРИЕМ ЗАЯВОК ДЛЯ УЧАСТНИКОВ И ЭКСПЕРТОВ ОТКРЫТА НА САЙТЕ WWW.BEST.COM.KZ.



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

Журнал Pitstop № 5 (140) 2019

Издается ежемесячно с октября 2007 г.
(12 номеров в год)

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»
Журнал зарегистрирован в Министерстве культуры и информации РК.

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008 г.

Редакция: ул. Сарсенбаева, 7,
тел.: +7 (727) 2969-809, info@pitstop.kz,
главный редактор – Дмитрий Саблин

Рекламный отдел:

г. Алматы, ул. Попова, 19, оф. 304,
тел.: +7 (727) 2969-809, e-mail: info@pitstop.kz

Отдел распространения:

тел.: +7 (727) 260-85-27. Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Дизайн и верстка: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

Авторы номера: Андрей Сафонов, Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Илья Фарбер.
Рекламные материалы, отмеченные словом «Реклама», и статьи с пометкой PR публикуются на платной основе.

Отпечатано: Print House Gerona.

г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124.

Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных статей, баннеров и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за использование фотоматериала в рекламных текстах несет рекламодатель. Перепечатка материалов разрешена только при условии сохранения активной ссылки на источник: "...по материалам журнала Pitstop".

При перепечатке материала в сети Интернет название журнала должно включать гиперссылку на www.pitstop.kz.

Nouvelle Kazakhstan ©2019



СВОЙ НА ТРЕКЕ И В ГОРОДЕ

На Нью-Йоркском международном автосалоне состоялся дебют обновленного Nissan GT-R Nismo. Это событие было приурочено к 50-летию линейки GT-R. По словам одного из разработчиков новинки, автомобиль получил характеристики и черты гоночного спорткара...

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ УБЕЖИЩЕ ИЛИ ТОЧКА В БИОТОПЕ

Компания Audi представила недавно очередной электрический концепт-кар AI:ME. Провидцы из Audi с помощью примерно таких машин планируют реализовать задачи мобильности в мегаполисах будущего, а заодно посредством автономного вождения предоставить пассажирам возможность в час пик отдохнуть или поработать в пути.

НОВИНКА С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ХАРИЗМОЙ

Ford недавно представил обновленную версию популярного внедорожника Kuga. Модель приобрела более обтекаемые формы, обзавелась широкой линейкой гибридных силовых агрегатов и получила расширенный набор средств помощи водителю.

ПООЩРЯЮЩИЙ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОТКРЫТИЯ

Корпорация Subaru представила на Нью-Йоркском международном автосалоне шестое поколение Outback. Модель, объединившая в себе качества легкового автомобиля, кроссовера и внедорожника с 1995 года, с момента своего дебюта, обеспечивает своих владельцев комфортом, безопасностью и универсальностью.

ОСОБАЯ НОВИНКА С НЕВИДАННОЙ ОПЕКОЙ

Концерн Daimler выпустил лимитированную версию электрического кроссовера EQC. Модель, именуемая Edition 1886, названа так в честь изобретения автомобиля и с целью подчеркнуть пионерский дух Mercedes-Benz, пусть это и связано теперь с электротягой.

ПОЛЕТ ФАНТАЗИИ НА ЗОЛОТОМ КРЫЛЕ

В рамках традиционной недели Daytona Bike Week во Флориде (США) большого внимания гостей и специалистов удостоился изготовленный на заказ мотоцикл Cool Wing, построенный на базе модели Honda Gold Wing энтузиастами Steady Garage из Южной Калифорнии.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ PITSTOP НА САЙТЕ!

КАЗАХСТАНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВОСТИ

Информация об изменениях дорожного законодательства. События. Факты. Мнения экспертов.

НОВОСТИ И АКЦИИ ОТ АВТОДИЛЕРОВ

Информация о новинках в автосалонах, об акциях дилеров.

СВЕЖИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

АРХИВЫ ЖУРНАЛА

Ищете прошлые номера? Они здесь...

ФОТОАРХИВ И ВИДЕОАРХИВЫ

Фотографии и видео с автомобильных мероприятий. Автошоу. Тюнинг-пати.

АВТОКАТАЛОГ

Информация о компаниях Казахстана и об официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ





ПЕРВЫЙ СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ ЖДЕТ КЛИЕНТОВ

В Алматы на базе автоцентра «Тойота Сити» открылся первый в Центральной Азии центр кузовного ремонта, сертифицированный корпорацией Toyota. Это событие стало еще одним шагом официального автодилера японского бренда в Казахстане и Центральной Азии на пути совершенствования технологических процессов.

Сертификат Toyota Motor Corporation подтверждает соответствие проводимых кузовных и покрасочных работ более чем ста различным требованиям и рекомендациям по организации и проведению восстановительного ремонта на всех этапах.

По словам генерального менеджера управления по работе с клиентами «Тойота Мотор Казахстан» Виталия Венчакова, клиенты центра гарантированно смогут получить здесь услуги высокого качества и в кратчайшие сроки.

На площади 7000 кв. метров, которую занимает центр кузовного ремонта, разместились 28 постов с современным

высокотехнологичным оборудованием и специальным инструментарием, а также окрасочно-сушильная камера, лаборатория, участок компьютерного подбора автоэмалей. В работе используются исключительно оригинальные запасные части, краски и расходные материалы. Таким образом, персонал, регулярно проходящий обучение с целью повышения квалификации, и материально-техническая база центра позволяют предоставлять клиентам первоклассное обслуживание.

Регламент оказания услуг имеет четкую последовательность и ограничения по времени: приемка автомобиля, оценка повреждений, демонтаж, проведение восстановительных работ, подготовка к покраске, окраска и сушка, монтаж, проверка качества работ и передача автомобиля клиенту. То есть клиент может быть уверен в соблюдении согласованных сроков, по истечении которых ему должны предоставить машину с восстановленным лакокрасочным покрытием заводского качества.

В центре готовы работать с различными марками автомобилей. Размеры их тоже могут быть разными, вплоть до микроавтобусов. Технический директор «Тойота Сити» Эмиль Урлахер заверил, что благодаря эффективной организации процесса ремонта в центре готовы восстановить покрытие после несложных повреждений в течение суток, а после сложных повреждений — в течение трех рабочих дней.

Центр готов производить достоверную оценку стоимости кузовного ремонта автомобилей любых моделей и марок. Вскоре «Тойота Сити» запустит электронный калькулятор, с помощью которого клиенты смогут самостоятельно рассчитывать стоимость ремонта автомобиля в фирменном центре кузовного ремонта. Сейчас мощности предприятия позволяют принимать в ремонт свыше 100 автомобилей ежемесячно.





С НОВОСЕЛЬЕМ, JAGUAR LAND ROVER!

В конце апреля в Алматы был торжественно открыт новый дилерский центр Jaguar Land Rover. Здание, выполненное в сдержанной, минималистичной стилистике, построено по дизайнерскому проекту Arch, который с 2014 года представляет по всему миру британский автомобильный бренд.

Площадь центра составляет свыше 1860 квадратных метров, из них шоуруму с автомобилями, уже бывшими в употреблении, куда посетители попадают, войдя в здание, принадлежит 539 метров. Также на первом этаже находится зона сервисного обслуживания, оборудованная семью подъемниками. Ее площадь равна 1174 квадратным метрам. На площади 205 квадратных метров разместился склад запчастей.

Специалисты компании Astana Motors, официально представляющие бренды Jaguar и Land Rover в Казахстане, заявили, что в новом центре клиенты будут чувствовать себя комфортно, а при желании смогут воспользоваться возможностью удаленно контролировать ход работ, производимых

с их автомобилями, при помощи сервиса Video Capture. Видео, фиксирующее обслуживание конкретной машины, будет отправлено на электронную почту автовладельца.

На втором этаже можно ознакомиться с ассортиментом новых автомобилей. Площадь этого помещения составляет более 500 квадратных метров, она позволяет продемонстрировать потенциальным приобретателям 10 машин из модельного ряда Jaguar и Land Rover. Здесь же можно будет увидеть и нечто особенное – эксклюзивные варианты машин, доработанных специалистами подразделения Special Vehicle Operations.

Помимо знакомства с автомобилями, в новом центре Jaguar Land Rover Astana Motors клиенты смогут приобрести сувениры и аксессуары с фирменной символикой брендов, воспользоваться компьютерным конфигуратором моделей и просто выпить чашечку кофе в уютной, но деловой атмосфере.

Найти новый дилерский центр можно на пересечении проспекта Аль-Фараби с проспектом Гагарина. ■

ПРОГРАММА РАБОТАЕТ И ФИНАНСИРУЕТСЯ

Специалистами Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ) недавно была подготовлена аналитическая справка по государственной программе льготного автокредитования и лизинга. Согласно ей последний из выделенных правительством траншей в 10 млрд тенге был полностью освоен и благодаря револьверному характеру программы в ней сейчас работают возвратные средства.

Помимо этого в АКАБ подчеркнули положительный социальный аспект программы – она позволила внести в бюджет более 508 млн тенге налоговых и прочих обязательных платежей, загрузила 1600 рабочих мест.

В целом с начала действия про-

граммы льготного автокредитования к концу апреля текущего года шестью банками второго уровня было выдано 13 599 кредитов на сумму 58,46 млрд тенге.

Благодаря успешной реализации госпрограммы недавно правительство республики решило выделить еще один транш в 10 млрд тенге, из них 8 млрд – на финансирование кредитов частных лиц и 2 млрд – для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, желающих приобрести в лизинг автомобили и автотехнику специального назначения.

Для физических лиц, покупающих машины отечественной сборки, предусмотрена эффективная ставка по кре-

диту в тенге не выше 7,5% годовых, причем сюда уже входят затраты по страхованию и оформлению автомобилей в залог. Срок кредитования может достигать до 7 лет. Стоимость машины не должна превышать 15 млн тенге.

В лизинг предприниматели могут приобрести машины отечественного производства по номинальной ставке вознаграждения в 4% годовых. Срок лизинга исчисляется от 37 месяцев, а первоначальный взнос составляет 30%. Валюта займа также тенге. Основной долг можно выплачивать в льготном режиме в течение 6 месяцев, но выплаты по страхованию, сервисному и агентскому обслуживанию здесь возлагаются на лизингополучателя. ■

СВОЙ НА ТРЕКЕ И В ГОРОДЕ

На Нью-Йоркском международном автосалоне состоялся дебют обновленного Nissan GT-R Nismo. Это событие было приурочено к 50-летию линейки GT-R. По словам одного из разработчиков новинки, автомобиль получил характеристики и черты гоночного спорткара, но в то же время сохранил верность общедоступным дорогам.



Инженеры и дизайнеры Nissan строили эту версию машины, чтобы сделать интересной и удобной как для профессиональных спортсменов, так и для обычных автолюбителей всех уровней квалификации. Управление и предсказуемость имели здесь решающее значение.



Обновление в духе гонок обернулось для модели характерными чертами экстремального автомобиля. На обновленном Nissan GT-R Nismo невозможно не заметить большое количество деталей из карбона: передний и задний бамперы, передние крылья, капот, крышу, боковые пороги, багажник и задний спойлер. Эти компоненты снизили вес машины на 10,5 килограмма,

улучшили ее аэродинамику и увеличили прижимную силу.

Стоит заметить, что за счет оптимизации веса в других компонентах автомобиля конструкторам удалось избавить спорткар от еще почти 20 килограммов.

Передние крылья новинки стали напоминать крылья гоночного Nissan GT-R Nismo GT3. Характерные волнистые «жабры» на крыльях служат для отвода нагретого воздуха из моторного отсека и для усиления прижимной силы на передней оси. Эти отверстия на высоких скоростях сглаживают поток воздуха, текущий вдоль кузова и по крыше, сделанной из углеродного волокна плотного плетения.

В салоне автомобиля прежде всего заслуживают внимания эксклюзивные передние сиденья, которые отлично

удерживают седока в области лопаток и снизу, что дает водителю ощущение единства с машиной.

Под капотом Nissan GT-R Nismo находится 24-клапанный 3,8-литровый двигатель Nissan V6 с двойным турбонаддувом. Каждая из турбин собрана мастерами вручную. Эксклюзивный дизайн турбокомпрессора перекочевал сюда напрямую из гоночного автомобиля GT-R GT3. Он отличается модифицированной формой турбины и меньшим количеством лопастей. Это оптимизирует скорость потока и без потери мощности усиливает ускорение на 20 процентов.

Звук спортивного мотора в полной мере передает титановая выхлопная система с синими, словно перекаленными краями раструба, который, к слову, изготовлен вручную.

Инженеры Nissan предусмотрели в автомобиле адаптивную смену режимов в зависимости от стиля вождения. Это позволяет спорткару ездить по дорогам общего пользования и в очень энергичной манере двигаться по гоночной трассе, без переключения режимов вручную.

Обновленные настройки подвески позволили машине еще более



устойчиво держаться в поворотах, лучше откликаться на руление и добавили плавности хода. Рулевое управление отличается от предыдущей версии лучшей линейностью и точностью, требующей от водителя минимальных корректировок на скоростях до 300 км/ч.

Автомобиль стоит на колесах с 20-дюймовыми коваными девятиспицевыми алюминиевыми дисками Rays GT-R, они жестче и легче, чем были у модели до этого. Недавно разработанные шины Dunlop с более широким протектором и меньшим количеством канавок увеличили пятно контакта на

11%. Этот показатель в положительном смысле отразился на силе поворота, реакции на рулевое управление и сопротивлении качению.





РЕКЛАМА

www.osram.ru/nightbreaker



Свет, который поражает воображение
Почувствуйте разницу
с OSRAM NIGHT BREAKER®

Свет - это OSRAM



OSRAM



Тормозная система Nissan GT-R Nismo – это комбинация карбон-керамических дисков Brembo (410 мм спереди и 390 мм сзади) с желтыми суппортами высокой жесткости того же изготовителя. Их небольшой вес снизил неподрессоренную массу на каждом из колес, кроме того, стал выше коэффициент трения, а значит, автомобиль стал лучше оттормаживаться.

Инженеры и конструкторы Nissan сделали многое для того, чтобы обновления не были лишь внешними. Теперь слово остается за теми, кто опробует машину в деле. ■



OSRAM

потребуется регулировка светотеневой границы с применением специального стенда. Гарантировать надежность эксплуатации после замены может только оригинальная ксеноновая лампа. Стандартный срок службы ксеноновых ламп Osram достигает 3500–4000 часов при фирменной гарантии на 4 года. А у линейки Xenarc Ultra Life не только заявленный, но и официально гарантированный срок эксплуатации составляет беспрецедентные 10 лет. В настоящее время программа OSRAM Trust покрывает основные ксеноновые линейки – Xenarc Ultra Life, Xenarc Night Breaker Unlimited, Xenarc Cool Blue Intense, Xenarc Cool Blue Boost и Xenarc Original.

Программа OSRAM Trust действует с 2015 года – с тех пор ксеноновые лампы Osram снабжаются защитными элементами. Однако у некоторых продавцов могут оставаться старые запасы ламп, без новых защитных этикеток. Запрос на проверку подлинности таких продуктов можно отправлять по электронной почте trust-ru@osram.com, указав свои контактные данные и информацию о точке продаж. К письму нужно приложить фото упаковки и самой лампы, а также копии платежных документов.

КАК ЛЕГКО ПРОВЕРИТЬ ПОДЛИННОСТЬ КСЕНОНОВЫХ ЛАМП OSRAM

Вопрос проверки подлинности автомобильных ламп Osram стоит остро, поскольку высококачественную продукцию немецкого бренда пытаются подделывать нечистые на руку производители. Внешние различия ламп могут быть незаметны, однако между качеством и производительностью оригинала и его копии – огромная разница. Поддельные лампы отличаются низкими характеристиками и коротким сроком службы, они могут навредить электрике автомобиля и спровоцировать аварийную ситуацию на дороге.



Для защиты своих потребителей от фальсификата компания разработала программу OSRAM Trust. С ее помощью можно быстро проверить подлинность ксеноновых ламп семейства Xenarc.

Специальные коды

Основная идея программы OSRAM Trust – соответствие кодов на этикетке и на самой лампе. На упаковке оригинальной ксеноновой лампы Osram есть защитная этикетка с микротекстом (чтобы его прочитать, потребуется увеличительное стекло) – уникальным семизначным кодом. Три последние буквы этого кода дублируются на голограмме этикетки. Кроме того, на этикетке размещен QR-код, ведущий на сайт www.osram.com/trust.

Уникальный товарный код есть и на цоколе оригинальной лампы Osram Xenarc. С его помощью также можно определить подлинность лампы, воспользовавшись специальной программой.

Онлайн-верификация

Для проверки ксеноновой лампы необходимо обратиться к официальному

сайту компании Osram. Далее, на странице www.osram.ru/trust следует выбрать «Убедитесь в подлинности приобретенного вами продукта». Затем необходимо ввести семизначный код с этикетки на упаковке лампы (или сосканировать QR-код с упаковки, при этом код введется в систему автоматически) и нажать кнопку «Проверить». На экране появится зарегистрированный в программе код оригинальной лампы, который должен совпадать с кодом на ее цоколе. Если же код на цоколе не совпадает с кодом на упаковке или код не обнаруживается в системе, лампа является поддельной. В этом случае пользователь получает пошаговую инструкцию о порядке дальнейших действий.

Компания Osram не случайно начала внедрение онлайн-верификации своих автоламп именно с ксенона, ведь они являются наиболее высокотехнологичными и дорогостоящими. Долговечность ксеноновых ламп важна и потому, что во многих автомобилях их замена довольно сложна и требует демонтажа фары, а то и бампера, а после установки лампы



AUDI AI:ME

ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЕ УБЕЖИЩЕ ИЛИ ТОЧКА В БИОТОПЕ

Компания Audi представила недавно очередной электрический концепт-кар AI:ME. Провидцы из Audi с помощью примерно таких машин планируют реализовать задачи мобильности в мегаполисах будущего, а заодно посредством автономного вождения предоставить пассажирам возможность в час пик отдохнуть или поработать в пути.



По мнению немецких инженеров-автомобилестроителей, глобально AI:ME будет просто некоторой точкой в биотопе. То есть уделять автомобилю много внимания в городе люди будущего не станут, он превратится в утилитарный предмет общего пользования — компактный, комфортный, почти разумный и не очень быстрый.

AI — это аббревиатура, сообщающая о наличии различных электронных систем, снижающих нагрузку на водителей и одновременно предлагающих им новые возможности в использовании времени, проводимого в автомобиле. Для того чтобы автомобиль мог взаимодействовать с окружающей средой и с пассажирами, адаптируясь к их требо-

ваниям, Audi AI использует стратегии и технологии из области искусственного интеллекта и машинного обучения.

Кузов Audi AI:ME, в свою очередь, призван продемонстрировать, как экономия пространства в сочетании с эмоциональным воздействием может

сформировать образ небольшого, но вместительного городского автомобиля с располагающей узнаваемой внешностью. Инженеры сконструировали кузов из легкого многокомпонентного высокотехнологичного соединения стали, алюминия и пластика.



Длина концепта составляет 4,3 метра, ширина – 1,9 метра, высота – 1,52 метра, а колесная база равна 2,77 метра. Дизайн в основных чертах напоминает еще один концепт – Audi Aicon, представленный в 2017 году. Несмотря на различие в пропорциях, сходство

есть в контурах и в длинной линии сводчатой крыши.

Экстерьер Audi AI:ME – это больше, чем просто клинообразная форма, здесь имеют значение и колесные арки, накрывающие 23-дюймовые колеса, и поразительное решение остекления с изломом в средней части. Большие распашные двери

автомобиля позволяют легко садиться в него и без затруднений покидать.

Фары концепта с автоматическим режимом вождения могут работать «неполный рабочий день», потому что машина не будет нуждаться в ярком освещении дороги, когда водителя нет за рулем. Поэтому функция освещения трансформируется в не менее



важную роль — «общение» с другими участниками дорожного движения. Осуществлять это поможет цифровая матрица из светящихся поверхностей, встроенная в кузов необычно высоко над колесными арками, где они видны со всех сторон. Это ценно с точки зрения дополнительной безопасности для пешеходов и велосипедистов.

Как и в Aicon, светодиодные блоки на передней панели и микроматричные проекторы могут отображать идентифицируемые символы на дорогу или стену. Эта функция также используется для освещения области дверей, чтобы безопасно войти или выйти из автомобиля, сигнализируя об этом другим участникам дорожного движения.

Audi AI:ME имеет еще одно новшество. Он может интерпретировать

и усиливать сигналы, поступающие от других транспортных средств, используя свои собственные технологии освещения. Например, приближаясь к транспортному средству с предупреждающими мигалками, AI:ME может обнаружить этот сигнал и усилить его с помощью светодиодных блоков на корпусе, чтобы он был хорошо виден всем участникам дорожного движения.

В интерьере компактного электрического концепта благодаря отсутствию тоннеля для карданного вала появилось дополнительное пространство и большая вариативность. Автомобиль имеет неопределенную формулу посадочных мест, обозначенную как 2 + x мест. То есть расположение и конфигурация сидений могут быть различными. Предполагается, что чаще всего будут использоваться два передних сиденья, в то время как

остальное пространство останется для багажа, зоны повышенного комфорта или же для размещения нескольких пассажиров по дуге вдоль бортов и центральной задней части салона.

Дело в том, что сама концепция Audi AI в корне пересматривает порядок использования автомобилей и значительно оптимизирует время, проведенное на борту транспортного средства. Автомобиль должен стать третьей средой длительного обитания наряду с домом и рабочим местом. Поэтому дизайнеры Audi AI:ME не стали подчинять интерьер форме кузова, а сделали наоборот — расставили приоритеты в салоне и сделали их ядром всей машины. Основное внимание здесь уделяется не традиционной связи между водителем и рулем, клавишами и педалями, а времени, проведенному в автоматизированном транспортном средстве. Вот почему эти элементы легко, с хореографическим изяществом исчезают в отсеках, декорированных древесиной ореха с открытыми порами.

Еще одна инновационная деталь: магниты в салоне служат держателями для металлической посуды, ведь в дороге пассажиры могут проголодаться, катаясь на автоматизированном Audi AI:ME. Но независимо от того, чем они заняты, пассажиры, по мнению разработчиков концепта, всегда смогут найти в нем удобное место.

Передние сиденья выполнены в классической стилистике. Они широкие, удобные и мягкие, обтянуты текстильным материалом в теплых оттенках серого. В заднем ряду посадочных мест, проходящем вдоль боковых секций автомобиля, пассажиры могут настраивать свое сидение так, как им нравится.

Помимо многофункционального трехмерного OLED-монитора, который проходит по всей длине ветрового стекла, в салон интегрирована информационно-коммуникационная система. Устройства эти управляются голосом, движением глаз или прикосновениями к сенсорным панелям в дверных картах. Среди аксессуаров концепта имеются VR-очки для визуального взаимодействия с информационно-развлекательной системой. Соединение Audi AI:ME с домашней сетью пассажиров позволяет продолжить просмотр фильма в машине, используя очки виртуальной реальности. На борту можно не только просматривать фильмы или интернет-контент, но и играть в игры. Высококачественная аудиосистема в сочетании с компенсацией шума может предоставить в салоне медитативную тишину или включить музыку в концертном качестве.



В оформлении салона концепт-кара дизайнеры использовали текстиль и другие материалы, которые являются продуктами вторичной переработки. Например, тачпад в дверных кластерах изготовлен из минерального композитного материала Corian, который приятен на ощупь. Интерьер несет в себе особую атмосферу от сочетания природных и технологичных элементов, а большие стеклянные поверхности в глубоких окнах и в крыше делают салон светлым и прозрачным. В случае необходимости электрохроматический контроль может изолировать свет и тепло.

Ярким элементом оформления интерьера является филигранно выполненная деревянная «беседка» с живыми растениями. Растительность, которая сейчас все хуже выживает в неблагоприятной городской среде, дарит экипажу автомобиля ощущение близости к природе и вместе со сложной системой фильтрации помогает улучшить качество воздуха.

В движение концепт-кар приводит электромотор мощностью 170 лошадиных сил с приводом на заднюю ось. Audi конструировала автомобиль со спецификацией «городская машина», поэтому такие параметры, как значение ускорения и максимальной скорости, не очень актуальны. Автомобили, подобные AI:ME, будут ориентированы на движение со скоростью 20–70 км/ч, для них важнее в течение нескольких часов без зарядки сохранять мобильность. Единственной батарее емкостью 65 киловатт-часов AI:ME достаточно для удовлетворения этих требований.

Благодаря рекуперации энергии торможения при сравнительно небольшом весе концепт демонстрирует чрезвычайно низкое энергопотребление даже в городском трафике. Много-

кратно проверенная Audi комбинация адаптивных амортизаторов с малыми неподдресоренными массами обеспечивает пассажирам достаточный комфорт.

В комплекс автоматического управления концепта пришли технологии, используемые в железнодорожных перевозках и в авиации. Пятый уровень автономного вождения, реализованный в Audi AI:ME, уже не требует никакого вмешательства водителя, но для использования автомобиля в автоматическом режиме необходима подготовка инфраструктуры. Контроль потоков движения позволяет этой машине спокойно скользить, избегая резких или затяжных продольных и боковых ускорений.

Audi AI:ME раскрывает широкие возможности для индивидуализации. Это особенно востребовано в среде состоятельных приобретателей, кото-

рые хотят заказывать автомобили с максимальным количеством индивидуальных особенностей и, конечно же, с таким же высоким качеством, к которому они привыкли и ожидают от Audi.

Цвета оформления, материалы и технические параметры автомобиля могут быть предварительно сконфигурированы онлайн в приложении. Автопроизводитель готов рассматривать такие нюансы, как предпочтительная температура в салоне, настройки эргономичного сиденья и личная музыкальная фонотека приобретателя AI:ME.

Те, кто планирует использовать Audi AI:ME в качестве коллективной собственности, тоже будут иметь свободу выбора – они смогут запросить автомобиль с двумя или более местами, а при необходимости и с детским креслом. После пользования машину можно будет оставлять в специально оборудованных зонах или практически где угодно, так как автомобиль сможет самостоятельно добраться до ближайшего депо с зарядной установкой.

Кстати говоря, сервис «Audi по запросу» уже сейчас доступен в разных крупных городах на нескольких континентах. По мнению специалистов из Audi, с одновременным расширением и специализацией автопарка этот сервис в будущем станет еще более привлекательным, в том числе и для клиентов с высокими требованиями.

И пока AI:ME будет интегрироваться в цифровую и жилую среды, в Audi не станут сомневаться в правильности девиза «Превосходство благодаря технике».

ЛЮСТЕР
 MaxMeyer
 СТИМАК
 3M
 АВТОМАЛЯР
 ГРУППА КОМПАНИЙ
 www.avtomalyar.kz
 РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ
 InnoColor
 befara
 DYNA COAT
 Admiral
 +7727/290-84-53, 346-82-53, +7707/225-39-33, +7707/225-39-99
 e-mail: info@avtomalyar.kz



МАЙ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



СИТРОЕН TYPE A - 1919 г. в.

100 лет назад

28 мая 1919 года выпущен первый автомобиль марки Citroën. Когда уже известный промышленник Андре Ситроен решил заняться автомобилями, он поставил себе цель стать первым если не в мире, то в Европе уж точно, а для этого требовалось постичь самый передовой опыт в отрасли. Посетив США незадолго до Первой мировой, Ситроен познакомился с Генри Фордом и внимательно изучил,

как устроен его бизнес и организовано производство на заводах. Многие из заокеанской «стажировки» Ситроен привнес на свои предприятия. Первым в Старом Свете применив конвейерную сборку, он выпустил первый в Европе по-настоящему массовый автомобиль. Как и «Форд-Т», его «Тип-А» относился к нижней группе среднего класса и не отличался сложностью конструкции, но был настолько же технологичен и дешев в производстве. Примерно

за два года собрали немислимые для той поры 24 тысячи штук. На последующих моделях, закрепляя за собой долю рынка, Ситроен постепенно вводил технические инновации, которые могли бы поставить его машины выше конкурентов, но не приводили бы к существенному удорожанию. Репутацию самой оригинальной марки Citroën заслужил уже после смерти основателя.

90 лет назад

14 мая 1929 года в Нью-Йорке состоялась презентация крайне необычного автомобиля Ruxton Model C. Все началось с концепт-кара, подготовленного кузовным отделением металлургической компании Budd. Середина 20-х была отмечена первым интересом к переднему приводу в автоиндустрии, и специалисты Budd показали свое видение автомобиля с передними ведущими колесами. Вышло так, что они сами больше всех заинтересовались концепцией и за два года машину доработали до состояния, пригодного к серийному производству. Отсутствие карданного вала под полом привело к рекордно низкой высоте – на четверть метра меньше, чем при классической компоновке. Машину отличали близкая к идеальной развесовка и малая величина неподрессоренной массы благодаря подвеске «Де Дион». Необычность внешнего вида усиливали фары в форме кошачьего зрачка и градиентная окраска части экземпляров:

RUXTON MODEL C SALOON - 1929 г. в.



HONDA 1300 - 1969 г. в.



горизонтальные полосы разных оттенков одного цвета сменяли друг друга от наиболее темной внизу до самой светлой у нижней кромки окон. Сама компания Budd не имела возможности расширить производство, но не препятствовала вовлеченным в разработку сотрудникам основать фирму New Era Motors и искать площадки для сборки автомобиля. Название марки Ruxton тоже появилось в ходе этих поисков: президент New Era Арчи Эндриус хотел так вовлечь в дело своего богатого друга Уильяма Ракстона, но не преуспел. Только поздней осенью удалось договориться с двумя небольшими фабриками — Moon и Kissel. Но к тому моменту уже случился биржевой крах, и машина стоимостью 3000 долларов резко сбавила в привлекательности для широкой публики. К тому же появился переднеприводный конкурент Cord L-29, который хоть и проигрывал «Ракстону» по многим параметрам, не имел проблем с поиском конвейера. В итоге New Era свернула производство, сделав всего около сотни машин.

50 лет назад

8 мая 1969 года начались продажи Honda 1300 — первого автомобиля этой марки, нацеленного на экспорт. По замыслу Соитиро Хонды, машина должна была за счет технологичности предоставлять больше возможностей, чем Toyota Corolla, будучи компактнее нее. Имея огромный опыт в создании мотоциклов, Хонда настаивал на высокооборотистом двигателе воздушного охлаждения. Он говорил, что раз вода при жидкостном охлаждении все равно отдает тепло воздуху, то зачем она тогда нужна. В ответ инженеры компании разработали систему DDAC

(Duo Dyna Air Cooling) с «рубашками» вокруг цилиндров, как при жидкостном охлаждении, но только заполняемыми воздухом. Некоторого выигрыща по сравнению с обычным воздушным охлаждением достигли, но ценой заметного роста массы, приходящейся на ведущие передние колеса. Чтобы добиться лучшей динамики, чем у конкурентов, 1,3-литровый мотор безжалостно форсировали — до 115 сил при 7500 об/мин в версии 99. Конкуренты были в шоке от этих цифр, но оказалось, что и DDAC при таких нагрузках пасует. Наладить производство не получалось долго, потому что Соитиро Хонда постоянно вмешивался и заставлял вносить изменения прямо на конвейере. В какой-то момент все окончательно запутались, остановили сборочную линию и разобрали последние экземпляры, чтобы зафиксировать спецификацию. Машина провалилась

на рынке. Она была сложная, плохо управляемая, тесная (ширина меньше 1,5 м) и из-за воздушного охлаждения мотора не способная адаптироваться к грядущему ужесточению норм по выхлопу в США. Видя этот провал, Соитиро Хонда признал, что вождистский тип руководства уже не пригоден в существующих масштабах фирмы. Он согласился с переходом на жидкостное охлаждение и, постепенно уходя в тень, запустил реструктуризацию компании. Новые процессы разработки, основанные на четком разделении полномочий, и энтузиазм инженеров, получивший подпитку в сложном проекте, уже в 72-м принесли «Хонде» первый глобальный успех с моделью Civic.

40 лет назад

16 мая 1979 года представлен седан Peugeot 505. Последний «Пежо» классической компоновки являл собой эволюционное развитие предшествующей 504-й модели. Немного увеличившись в размерах, большой семейный «Пежо» радовал все теми же добродетелями — надежностью и низкими эксплуатационными расходами. В бывших французских колониях на территории Африки немало 505-х на ходу до сих пор. Добавившийся в гамму в 1982 году универсал на удлиненной базе порадовал воображение своей вместимостью и мог быть заказан в семиместном исполнении. По мере того как стало понятно, что флагманская модель 604 (построенная, кстати, на той же платформе) быстро сдает позиции, ее стали замещать новые, более престижные модификации 505-й модели. Сначала появились мощные 4-цилиндровые варианты GTi (электронный впрыск, 130 л. с.) и Turbo (150–180 л. с. в зависимости от года), а позже и немного «ленивый» 2,85-литровый V6, тот же самый, что ставили на Volvo 760 и Renault 25. В конце 80-х модель 505 уступила место значительно более прогрессивной паре 405 и 605. Выпуск

PEUGEOT 505 GR - 1980 г. в.



СИТРОЕН ХМ - 1989 г. в.



седанов в Европе прекратился в 1990 году, универсалы продержались на два года дольше, а последние 505-е были собраны в Китае в 97-м. Всего сделали 1,35 миллиона штук. Хорошая «рабочая лошадка», которой так не хватает в наши дни.

30 лет назад

23 мая 1989 года дебютировала Citroën XM. Новая крупногабаритная модель была типичным «Ситроеном»: двухобъемный кузов с коротким задним свесом и гидропневматическая подвеска. Конечно, с поправкой на требования времени. Клиновидный кузов нарисовало ателье Bertone, а подвеска, сильно усложнившись, обрела элек-

тронное управление, превратившись в активную. Фактически модель XM устраняла главные недостатки предшественника с индексом CX: уменьшились крены, кузов, подвергшийся гальванизации, лучше противостоял коррозии, улучшилась динамика и сзади появилась полноценная багажная дверь, наконец-то сделавшая двухобъемную машину хетчбэком. Этого было достаточно, чтобы получить титул «Автомобиль года», но недостаточно, чтобы завоевать мир, как это сделал далекий предок DS. Лежавшая в основе машины платформа Peugeot 605 и общие с ним двигатели и КПП в несколько размывали ситроеновскую идентичность. Тем самым были потеряны некото-

рые особенно фанатичные почитатели марки. Былые преимущества подвески во многом оказались утрачены, так как конкуренты сумели добиться сопоставимого качества езды при более традиционных технологиях. К тому же новая модель была примерно в полтора раза дороже старой, а ее сложная электроника не отличалась стабильностью работы. Жизненный цикл XM оказался небогат на события, самым ярким из которых стал выпуск универсала. В итоге за 11 лет удалось продать только 333 тысячи штук, что, по сути, означало уход марки из бизнес-класса. Предпринятая пятью годами позже попытка возвращения с моделью С6 оказалась провалом даже на фоне XM. ■

СИТРОЕН ХМ - 1989 г. в.





НАСТРАИВАТЬ АВТОМОБИЛЬ ЧЕРЕЗ СМАРТФОН? УЖЕ НЕ ФАНТАСТИКА!

В Hyundai Motor Group разработали технологию регулировки производительности, основанную на сопряжении смартфона с электромобилем. Это означает, что владельцы транспортных средств на электротяге смогут через приложение на смартфоне настраивать основные функции автомобиля.

Регулировке будут доступны, в частности, такие параметры, как максимальный крутящий момент двигателя, настройки ускорения и замедления автомобиля, мощность рекуперативного торможения, ограничение максимальной скорости и использование энергии в климат-контроле.

Новацию можно признать более чем своевременной, учитывая то, что электромобили планируется широко использовать в сфере проката и коллективного пользования, где индивидуальные настройки, думается, очень пригодятся, тем более что управляться со смартфоном – это все-таки не с гаечным ключом под капотом возиться.

Подходящий для того или иного пользователя профиль приложение сможет загружать с сервера, учитывая при этом расстояние до пункта назначения, чтобы заряд батареи не преподнес неприятной неожиданности. С другой стороны, с помощью приложения можно задать электромобилу и параметры движения в скоростной спортивной манере.



Пользователи приложения смогут делиться настройками в интернете. А для обеспечения безопасности Hyundai Motor Group будет использовать технологию блокчейн, шифрующий данные и блокирующий несанкционированные манипуляции.

Как ожидается, новая технология может вскоре появиться в автомобилях Kia и Hyundai.

FORD KUGA

НОВИНКА С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ХАРИЗМОЙ

Ford недавно представил обновленную версию популярного внедорожника Kuga. Модель приобрела более обтекаемые формы, обзавелась широкой линейкой гибридных силовых агрегатов и получила расширенный набор средств помощи водителю.



В целом экстерьер новинки можно назвать характерным для данной модели, однако дизайнеры несколько изменили пропорции, чтобы сделать машину более вместительной и комфортной. Kuga стал первым внедорожником, получившим новую глобальную архитектуру Ford C2. Это обеспечило десятипроцентный прирост в жесткости на кручение, оптимизировало аэродинамику и снизило вес на 90 килограммов

по сравнению с предыдущей версией модели. Автомобиль стал на 8,9 см длиннее представителя предыдущего поколения, его колесная база увеличилась на 2 сантиметра.

Обновленный вариант отличается более длинным капотом, углом наклона лобового стекла и линией крыши, которая стала ниже. Представитель третьего поколения среднеразмерного внедорожника выпускается в трех градациях:



Kuga Titanium, спортивный Kuga ST и Kuga Vignale. В Titanium можно увидеть защитную пластину спереди и диффузоры сзади; внешние зеркала, окрашенные в цвет кузова; боковые панели и 17-дюймовые колесные диски (19-дюймовые в качестве опции). Спортивную версию отличают бамперы в цвет кузова и боковые юбки, черные рейлинги на крыше, большой задний спойлер и

сдвоенные выхлопные раструбы. В Kuga Vignale дизайнеры постарались продемонстрировать филигранное мастерство, проявившееся в сатинированной отделке алюминиевых рейлингов, в хромированной фальшрадиаторной решетке, в особом дизайне бамперов и в дополнении линейки колесных дисков 20-дюймовым комплектом из легкого сплава.

Палитра окраски кузова содержит 12 оттенков, в том числе оранжевый. Спецификация Vignale предполагает, кроме того, трехслойную окраску в оттенках Lucid Red и Star White pearl.

В салоне обновленной версии автомобиля разработчики постарались сделать гармоничным, удобным и воздушное пространство, в котором сочетаются материалы премиум-класса, мастерство и современнейшие технологии.

Внутри стало больше места на передних сиденьях — в плечевой зоне на 4,3 см и в зоне бедер — на 5,7 см. Несмотря на то что общая высота автомобиля снизилась на 2 см, в обновленной модели Kuga запас высоты стал на 1,3 см больше для пассажиров на передних сиденьях, а сзади и вовсе на 3,5 см.

В новой жидкокристаллической приборной панели конструкторы использовали технологию создания произвольных форм, позволяющую выстраивать бесшовный дизайн в границах различных контуров. Кроме того, 24-битная цифровая приборная панель осуществляет естественную цветопередачу и формирует изображение высокой четкости, отображаемое в полноцветном спектре, что дает меньшую утомляемость для глаз. Под приборной панелью располагается беспроводная зарядка для смартфонов.

В интерьере дизайнеры обновленной версии тоже выстроили некоторые особенности, связанные с модификацией. Например, Kuga ST отличается сиденьями с контрастной красной строчкой, легкосплавными педалями, рулевым колесом с плоским дном и накладками с логотипом ST-Line. В Kuga Vignale можно заметить кожаные сиденья, затянутое в кожу рулевое колесо и велюровые напольные коврики.

Для пассажиров второго ряда стали доступны обогреваемые сиденья. Весь этот ряд можно сдвинуть назад так,



что в ногах образуется более метра свободного пространства. А сместив ряд максимально вперед, можно увеличить багажное пространство на 67 литров. Кстати, чтобы получить доступ к багажу, совсем не обязательно действовать руками, можно провести ногой под задним бампером.

Рассмотрению того, что фордовцы предложили в ряду двигателей, придется посвятить немало времени – вариабельность здесь широка, да и технологичность требует глубокого погружения.

Начнем с того, что новый пол-

ноценный гибридный агрегат Kuga, по заявлению автопроизводителей, благодаря усовершенствованию электрической трансмиссии обеспечивает дальность хода, сопоставимую с традиционным двигателем внутреннего сгорания. Гибрид сочетает 2,5-литровый 4-цилиндровый бензиновый двигатель с электромотором, генератором и литийионной батареей мощностью 14,4 кВт·ч. Силовая установка в такой конфигурации генерирует 225 лошадиных сил. Исключительно на электроэнергии автомобиль в состоянии преодолеть более 50 километров. Пополнять ресурс аккумулятора можно как с помо-

щью зарядного порта, так и на ходу, по технологии регенеративной зарядки. Для полной зарядки от внешнего источника питания в 230 В требуется около 4 часов.

Модель имеет 4 режима: Auto, Now, Later и Charge. Когда уровень заряда батареи достигает минимума, автомобиль переключается на режим Auto, в котором предусмотрено участие бензинового двигателя.

Агрегат Kuga EcoBlue имеет двухлитровый дизель мощностью 150 л. с., работающий по технологии мягкого гибрида в содружестве со встроенным стартер-генератором с ременным приводом (BISG), заменившим стандартный генератор переменного тока. Стартер-генератор обеспечивает восстановление энергии во время замедления автомобиля, заряжая 48-вольтовую литийионную батарею с воздушным охлаждением. Помимо этого стартер-генератор действует как двигатель, используя накопленную энергию для поддержания крутящего момента при нормальном вождении и при ускорении, а также при работе в чисто электрическом режиме.

Потенциальные приобретатели обновленной версии Kuga смогут выбрать нужное из расширенного ассортимента бензиновых двигателей Ford EcoBoost и дизельных двигателей Ford EcoBlue, имеющих автоматическую систему Start-Stop и комплектующихся шестиступенчатой механической или восьмиступенчатой автоматической



коробками передач. В бензиновой линейке предлагаются 1,5-литровые двигатели с системой деактивации цилиндров мощностью 120 и 150 лошадиных сил. Дизельная линейка содержит 1,5-литровый двигатель мощностью 120 л. с. и 2-литровые двигатели мощностью 150 и 190 лошадиных сил.

В компании Ford посчитали, что «один размер не подходит всем», поэтому и предложили потенциальным покупателям самостоятельно принять правильное решение в соответствии с образом жизни.

Восьмиступенчатая трансмиссия обновленного Kuga, по заверению разработчиков, отличается быстродействием. Кроме того, в ее активе адаптация к стилю вождения, умение идентифицировать движение в гору и под уклон. Специалисты Ford считают, что автомобиль сможет как никогда ранее легко буксировать прицепы до 2250 кг (в зависимости от конфигурации трансмиссии). Выдвижным буксирным крюком с электроприводом можно управлять с помощью кнопки, расположенной в багажном отделении. Кроме того, на борту имеется съемный буксирный крюк, который легко устанавливается при необходимости.

Набор средств помощи водителю в обновленном Ford Kuga улучшает защиту автомобиля, облегчает вождение и парковку. В модели дебютировал ассистент удержания в полосе с контролем слепых зон. Новая функция в Ford Pre-Collision Assist автоматически

ALFA Equip

**ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
БАРОВ, РЕСТОРАНОВ,
ХЛЕБОПЕКАРЕН, ДЛЯ
ПРОИЗВОДСТВА ПЕЧЕНЬЯ,
ПЕЛЬМЕНЕЙ И МАКАРОН**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**

РК, г. Алматы, ул. Халиуллиной, 32,
 тел.: (727) 264 59 11, 379 48 51, факс: (727) 264 59 26,
 E-mail: alfa@equip.kz, www.equip.kz

www.cro.kz
www.авто-сервис.kz
www.corghy.kz



включает торможение для предотвращения или смягчения последствий столкновения. Активный парковочный ассистент второго поколения может самостоятельно осуществлять парковку параллельно и перпендикулярно.

Модель имеет также адаптивный круиз-контроль, распознавание дорожной разметки, передние и задние широкоугольные камеры, адаптивную систему головного освещения и функцию eCall, автоматически вызывающую экстренные службы в случае серьезной аварии.

Впервые в Kuga была использована технология встроенного модема FordPass Connect, превращающая автомобиль в мобильную точку доступа Wi-Fi с возможностью подключения до 10 устройств.

К информационно-развлекательной системе Sync 3 пассажиры внедорожника могут подключаться через Bluetooth. А управление звуковым, навигационным и климатическим функционалом доступно как через 8-дюймовый центральный сенсорный экран, так и через жестикуляцию или голосом. Новая 575-ваттная аудиосистема B&O транслирует звук через 10 динамиков и имеет активный сабвуфер.

О цене Ford Kuga пока ничего не известно, но если она не будет чрезмерно высока, то обновленная версия модели имеет довольно высокие шансы на успех в сверхконкурентной нише среднеразмерных внедорожников. ■

G-ENERGY ENGINE OIL

РЕКЛАМА



ТАЗА СИНТЕТИКАНЫҢ ҚУАТЫ

ЭНЕРГИЯ ЧИСТОЙ
СИНТЕТИКИ



SUPER START 5W-30

Уверенный старт в любой ситуации



ACTIVE 5W-30, 5W-40

Для приверженцев активной манеры вождения



FAR EAST 5W-30

Специально для японских и корейских автомобилей



LONG LIFE 10W-40

Надёжность и защита на длительный срок

www.g-energy.org

По вопросам приобретения смазочных материалов обращайтесь
в Представительство ООО «Газпромнефть – СМ» в Центральной Азии

Тел.: 8 (727) 355-70-07

Эл.почта: info-ca@gazprom-neft.ru



ПООЩРЯЮЩИЙ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОТКРЫТИЯ

Корпорация Subaru представила на Нью-Йоркском международном автосалоне шестое поколение Outback.

Модель, объединившая в себе качества легкового автомобиля, кроссовера и внедорожника с 1995 года, с момента своего дебюта, обеспечивает своих владельцев комфортом, безопасностью и универсальностью.

Разработчики сформулировали концепцию модели следующим образом: «Кроссовер, стимулирующий интеллектуальное любопытство и поощряющий новые открытия». Обновленный Outback, по их мнению, сможет обеспечить более комфортное и приятное вождение в различных условиях — в мегаполисах, на автомагистралях и за городом, при любой погоде.

Флагманский кроссовер Subaru получил улучшение стабильности и управляемости, комфорта и бесшумности. Инженеры сделали кузов автомобиля значительно более жестким по сравнению с предыдущей моделью.

Следуя философии дизайна Dynamic & Solid, специалисты Subaru постарались сделать так, чтобы ощущение солидной экипировки автомобиля возникало с первого взгляда на него. Динамичный характер машины и ее прочность подчеркивает широкая



фальшрадиаторная решетка в хромированной рамке. Впрочем, решетка может быть и глянцево-черной, как 18-дюймовые алюминиевые колесные диски и корпуса наружных зеркал. В крупном переднем бампере органично смотрятся вертикально расположенные светодиодные противотуманные фонари.

Силуэт автомобиля выглядит довольно привычно и узнаваемо для этой модели, а вот в остеклении взгляд цепляется за большое количество вертикалей, от которых конструкторам избавиться не удалось. Машина имеет приподнятую сзади посадку и широко открывающуюся заднюю дверь с ломаными линиями заходящих на нее фонарей. Рейлинги на крыше со съемными поперечными планками теперь дополнены крепежными отверстиями.

В интерьере прежде всего обращает на себя внимание обновленная информационно-развлекательная система Starlink с большим экраном в 11,6 дюйма, выполненным в виде планшета с интуитивно понятным управлением. В дополнение к Apple CarPlay и Android Auto медиа-система теперь поддерживает Smart





Device Link, позволяющий использовать в автомобиле различные приложения независимо от операционной системы смартфонов или планшетов. В обновленной версии модели есть также точка доступа Wi-Fi и дистанционный пуск двигателя.

Увеличенное ветровое стекло, вытянутая приборная панель, массивная центральная консоль и крупный экран мультимедийной системы визуально придают салону ширину и основательность. Для удобства пассажиров как спереди, так и сзади присутствуют мягкие подлокотники. Интересно выглядят и коричневые кожаные сиденья, отделанные кожей Narra.

Увеличенная длина автомобиля позволила конструкторам нарастить пассажирское и грузовое пространство. В багажном отсеке появились специальные крючки для фиксации поклажи. Чтобы более просторный салон равномернее и быстрее прогревался, инженеры интегрировали в машину новую систему обогрева. Вентиляция передних кресел присутствует теперь в стандартной комплектации, а на водительском сиденье в некоторых модификациях можно еще и отрегулировать длину подушки.

Впервые Outback получил заднюю дверь с функцией бесконтактного открывания, или в одно касание. Новинкой для модели можно считать и присутствие системы мониторинга состояния водителя, которая выявляет признаки усталости или рассеянного внимания. Помимо этого она автоматически настраивает заранее установленное положение кресел, выставляет углы дверных зеркал и режим работы кондиционера.



Обновленная версия Outback оснащается 2,4-литровым турбонаддувным двигателем Boxer, обеспечивающим высокий крутящий момент на низких оборотах и плавное ускорение, или же 2,5-литровым атмосферным двигателем с системой прямого впрыска.

Передача крутящего момента от двигателя к ходовой части осуществляется обновленной коробкой Lineartronic с расширенным диапазоном передач и переработанной гидравлической системой. Благодаря недавно разработанному заднему дифференциалу буксирующая мощность автомобиля позво-

ляет тянуть до 1,5 тонн груза. Полный привод при этом обеспечивает стабильное движение в любых дорожных условиях за счет активной векторизации крутящего момента.

В подвеску свежей версии инженеры установили недавно разработанные амортизаторы. Вместе с уменьшением неподрессоренных масс, благодаря применению легких деталей, это улучшило управляемость автомобиля и комфорт в движении, сохранив 22-сантиметровый дорожный просвет.

Меры безопасности на борту поддерживаются целым комплексом пере-

довых систем. В него уже в стандартной комплектации автомобиля входят система Subaru EyeSight, усовершенствованный адаптивный круиз-контроль, функция автоматического торможения при движении задним ходом, система обнаружения транспортных средств Subaru Rear, мониторинг слепых зон и защита от столкновений Collision Safety.

О ценах на новинку производитель пока ничего не сообщает, но известно, что продавать обновленный Subaru Outback начнут уже осенью текущего года. ■

РЕКЛАМА

АВТОТРЕЙД

СЕТЬ МАГАЗИНОВ И УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

**СОХРАНЯЙ
АВТО И ДЕНЬГИ!**

УЛ. ТОЛЕ БИ, 304;
ПР. СЕЙФУЛЛИНА, 202;
ПР. РАЙЫМБЕКА, 61;
ТК CAR CITY, 3 ЯРУС, 21 БУТИК,
2 ЯРУС, 235 БУТИК



AUTOTRADE.KZ



+7-727-345-10-80



ОСОБАЯ НОВАЯ С НЕВИДАННОЙ

Концерн Daimler выпустил лимитированную версию электрического кроссовера EQC. Модель, именуемая Edition 1886, названа так в честь изобретения автомобиля и с целью подчеркнуть пионерский дух Mercedes-Benz, пусть это и связано теперь с электротягой.

Специалисты из Штутгарта отмечают не только достоинства своего творения как такового – электромобилем теперь уже мало кого можно удивить, они обращают внимание потенциальных приобретателей на сопутствующий комплекс сервисных услуг и на обширный набор опций, которыми наделен автомобиль. В целом глобальная цель создателей EQC Edition 1886 заключалась в демонстрации намерений зайти на рынок электрического транспорта всерьез и надолго.

Этот представитель юного семейства современных электромобилей в снаряженном состоянии весит почти две с половиной тонны, его длина составляет 4,761 м, ширина по зеркалам – 2,096 м, а высота – 1,623 метра. Колесная база равна 2,873 метра.

Дизайнеры, работавшие над образом модели, согласовали экстерьер с интерьером. В результате и там и там можно заметить глянцевый пластик.



ВИНКА ОПЕКОЙ





Практичность этого решения вызывает сомнения, особенно когда видишь блестящие черные детали в области фальшрадиаторной решетки, куда летит все, что машина встречает на пути – насекомые, мелкие камни и пыль. А вот тонкая светодиодная полоса, горящая вдоль всего капота и заходящая на раскосые фары, выглядит привлекательно. Такая же горизонталь, только красного цвета, украшает автомобиль сзади, визуально расширяя его.

Цвет для представителя лимитированной версии предлагается единственный – серебристый металлик. Зато об эксклюзивности машины свидетельствует шильдик EQC Edition 1886, расположенный на крыле. Необычно выглядят и десятиспицевые колесные диски, изготовленные из легкого сплава и напоминающие электрический генератор с ротором и статором.

В интерьере на электрическую природу автомобиля намекает цвет грозового неба, в котором





дизайнеры выполнили обивку сидений из искусственной кожи Artico в сочетании с микрофиброй Dinamica и дверные панели. Напоминание о приоритете компании в автомобилестроении опять же красуется на спинках передних сидений и на центральной консоли,

которая сияет пластиковым глянцем.

Приятную атмосферу и комфорт в пути обеспечивает в салоне комплекс систем Energizing, на который в электромобиле завязаны функции ароматизации и ионизации воздуха, подсветка, электрорегулировка передних сиде-

ний с памятью и даже контроль самочувствия водителя, осуществляемый через фитнес-браслет или часы с биометрией. Объемное звучание музыки в машине создает акустический комплекс Burmester. Объем багажного отделения зависит от комплектации автомобиля и составляет примерно 500 литров.

В движение новинку приводят два не синхронно работающих электромотора, которые обеспечивают и полноприводный режим движения. Суммарная мощность двигателей составляет 300 кВт, что равно 408 лошадиным силам. Создатели спецверсии задекларировали ресурс энергии литийионной батареи по протоколу NEFZ как достаточный для преодоления 445–471 км. Емкость аккумулятора, который весит 652 кг, равна 80 кВт·ч. Эти характеристики позволяют машине набирать сотню за 5,1 секунды, а вот разогнаться свыше 180 км/ч она не сможет – запрещает электроника.

Важно, что производитель специальным сертификатом гарантирует: высоковольтная литийионная батарея не доставит неприятных неожиданностей в течение 8 лет (пробег 160 000 км). Предполагается, что и с восстановлением заряда аккумулятора хлопот у автовладельца возникнуть не должно. Зарядить батарею можно на общедоступных станциях или дома переменным током с помощью прилагаемого устройства. Быстро восстанавливает заряд настенное зарядное устройство Mercedes-Benz Wallbox, действующее от бытовой сети, но еще стремительнее аккумулятор заряжает постоянный ток максимальной мощностью 110 кВт.

Стремясь обеспечить длительную



бесперебойную работу электромобиля, его разработчики предлагают к нему в придачу вне зависимости от комплектации целых три сервисных пакета: «Техобслуживание», «Забрать и вернуть», а также «Продление гарантии на автомобиль».

В первом можно обнаружить исчерпывающий перечень работ по поддержанию работоспособности и безопасности машины в течение 6 лет (пробег в 150 000 км). Второй пакет обещает, что за 6 лет клиенту не придется самому доставлять автомобиль на станцию обслуживания и забирать его обратно, это сделает специалист авторизованного сервиса Mercedes-Benz. И, наконец, с третьим пакетом приобретатель электромобиля получит продление гарантийных обязательств свыше стандартного срока.

Если владелец EQC Edition 1886 решит продать автомобиль до истечения гарантийных обязательств автопроизводителя, то следующий приобретатель машины получит их «в наследство». Помимо этого в распоряжении приобретателей данной модели будут различные удаленные и навигационные сервисы, а также пользование общественными зарядными станциями Mercedes me Charge. ■



РЕКЛАМА



febi
bilstein

SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

febi предлагает все необходимые запчасти для профессионального ремонта любых современных марок и моделей — будь то легковые автомобили, грузовики, автобусы, прицепы или фургоны (малотоннажные грузовики).

www.febi.com

bilsteingroup®



ПОЛЬ МАЖЕС: КОРОЛЬ ГИДРАВЛИКИ

Можно сделать сотни изобретений, и о них никто не вспомнит через год. А можно сделать одно, которое останется непревзойденным на долгие годы и обессмертит автора.

Поль Мажес, создавший для «Ситроена» принципиально новый тип подвески колес, как раз принадлежит ко второму типу, хотя этим список его достижений не исчерпывается.

Поль Мажес родился 9 марта 1908 года в городе Оссуа, департамент Савойя, и начало его жизни не выглядело многообещающим. Семья не принадлежала к числу обеспеченных, так что о поступлении в университет речи не было: Поль получил только среднее образование и прошел курс в ремесленном училище. В 17 лет он разослал резюме по нескольким крупным промышленным предприятиям, и положительный ответ пришел от «Ситроена». В 1925 году Поль Мажес поступил на работу в должности технолога и занялся обслуживанием производственного оборудования.

Природная дотошность и пытливость ума вскоре привели к тому,

что Поль Мажес обнаружил отдельные недостатки в рабочем процессе. Наблюдениями он поделился с начальником, и тот организовал перевод Мажеса в отдел контроля. Там, работая над оптимизацией процессов, Мажес часто контактировал с конструкторами, включая Антуана Эрме из экспериментального отдела, имевшего прямой выход на директора компании Пьера Буланже. Многочисленные беседы с инженерами позволили Полю Мажесу существенно повысить уровень технической грамотности. Настолько, что в середине 30-х он созрел для самостоятельных разработок.

В течение нескольких лет Мажес параллельно с основной деятельностью участвовал в исследованиях, направленных на повышение эффективности гидроусилителя тормозов. В какой-то момент он понял, что схожим образом можно организовать и работу подвески: несжимаемая жидкость, находящаяся в системе под давлением, будет передавать изменяемое контроллерами усилие на заполненные газом (который как раз сжимается) амортизаторы. В этом случае появлялся шанс сочетать несовместимое: исключительную плавность хода и отточенную управляемость. Когда об этой концепции узнал Буланже, Поль Мажес был переведен в отдел разработки. Случилось это, правда, в 1942 году, когда Париж был оккупирован немцами и новые разработки имели неясные перспективы и низкий приоритет.

На повестке дня у «Ситроена» тогда был проект предельно доступного автомобиля, который позже реализуется в модели 2CV. Понятно, что сложная, а значит, дорогая в производстве подвеска, применения на нем найти не могла. Однако идею поддержали конструктор Андре Лефевр и дизайнер Фламинио





CITROEN DS - 1955 г. в.

Бертони, которые работали над большой машиной следующего поколения, призванной заменить семейство Traction Avant. Первый рабочий вариант гидропневматической подвески был испытан летом 1948 года в горах Оверни и показал себя неплохо, но система трубопроводов пропускала жидкость, как дуршлаг. На доводку конструкции до приемлемого уровня ушло еще несколько лет.

Первое серийное применение имело место в 1954 году на поздней серии Traction Avant 15 Six и только для задней оси. Даже этого оказалось достаточно, чтобы качество езды ветерана вышло на иной уровень, ведь теперь задняя часть машины не проседала под нагрузкой.

Премьеру системы «в полном объеме» запланировали на следующий год вместе с выпуском новой модели DS. Основу конструкции составляли четыре упругих элемента. Каждый состоял из закрепленного на кузове цилиндра, внутри которого находился связанный с рычагом подвески поршень, и сферы, разделенной на две половины мембраной. При перемещении рычага подвески поршень двигался, перекачивая жидкость в нижнюю часть сферы. Мембрана подавалась вверх, сжимая газ в верхней полусфере.

Кроме высокой плавности хода, гидропневматическая подвеска позво-

ляла поддерживать постоянной высоту кузова. Для этой цели служили корректоры высоты, механически соединенные со стабилизаторами поперечной устойчивости, а гидравлически — с парой пневматических элементов соответствующей оси. При увеличении нагрузки кузов автомобиля проседал, торсион стабилизатора поворачивался, что влекло за собой движение поршня корректора высоты, толкавшего жидкость в упругие элементы подвески. Кузов автомобиля поднимался до тех пор, пока поршень корректора не перешел в нейтральное положение.

Устойчивость работы системы поддерживалась за счет насоса, создававшего высокое давление. Это было

принципиальное отличие подвески Мажеса от похожей, но более простой английской системы Hydrolastic, работавшей по принципу сообщающихся сосудов. У «Ситроена» же управление насосом посредством рычага на приборной панели позволяло принудительно фиксировать дорожный просвет в одном из пяти положений в диапазоне от 90 до 280 мм. DS мог даже ехать на трех колесах и обходился без домкрата.

Одной лишь подвеской Поль Мажес не ограничился. Он объединил ее с другими гидравлическими системами автомобиля — усилителями руля и тормозов и управлением полуавтоматической КПП — в единую



CITROEN DS - 1966 г. в.

CITROEN SM - 1970 г. в.



CITROEN SM - 1970 г. в.



CITROEN SM - 1970 г. в.



схему. С одной стороны, это логичная унификация, с другой – протечка в одном месте гарантированно обездвиживала машину. А поначалу это не было редкостью. Помимо общей ненадежности системы обнаружилась проблема с выбранной жидкостью. Ее повышенная гигроскопичность приводила к быстрой сквозной коррозии металлических труб. При этом большинство механиков шарахались от суперсложного DS как от огня, и «Ситроену» пришлось организовывать «летучие бригады» для спасения поломавшихся DS.

Несколько лет Поль Мажес работал в авральном режиме, и к середине 60-х гидравлическая система «Ситроена» избавилась от большинства пороков. Удалось также заменить неудачную синтетическую рабочую жидкость на менее разрушительное минеральное масло.

О признании достижений Поля Мажеса говорит и то, что лицензию на гидропневматическую подвеску приобрел у французов «Роллс-Ройс» для модели Silver Shadow. Правда, уже в 69-м британцы отказались от гидропневматики на передних колесах – видимо, полное соответствие стандартам качества Rolls-Royce достигнуто так и не было.

Для грядущего туристического купе SM маркетинговая служба «Ситроена»



РОСНЕФТЬ

MAGNUM*

задумала серию инженерных новинок, в их числе был и усилитель руля DIRAVI – первый в истории с изменяемым коэффициентом усиления и автовозвратом в нейтральное положение. Ясное дело, очередная сложная система должна была встраиваться в общую схему гидравлики. То, что получилось у Поля Мажеса в этот раз, логичнее было назвать не усилителем, а сервоприводом. Рулевое колесо и рулевой механизм не имели механической связи. Золотник, в зависимости от разницы положения руля и управляемых колес, подавал необходимое количество жидкости в один из гидроцилиндров рулевой рейки. В этих условиях и реактивное усилие на руле было полностью искусственным и формировалось отдельным эксцентриком с гидравлическим приводом в зависимости от скорости автомобиля.

В режиме условной парковки руль был невероятно «легким», хоть одним пальцем крути, а на скорости наоборот – гидравлика спрямляла траекторию и, чтобы преодолеть этот эффект, требовалось приложить усилие. Недостатками DIRAVI считались излишняя резкость (менее 2,5 оборотов между крайними положениями руля), отсутствие обратной связи и риск потери управления машиной при утечке рабочей жидкости. Усилитель DIRAVI ставили на «Ситроены» моделей SM, CX и, позднее, XM, а также на Maserati Quattroporte II и Khamsin, так как в те годы итальянская марка недолго принадлежала французам.

В 1974 году Поль Мажес вышел на пенсию, но его наработок «Ситроену» хватило, чтобы еще много лет считаться самой оригинальной в инженерном плане маркой. Но ничего сопоставимого наследники Мажеса не изобрели, а просто занимались развитием его гидравлических систем. Усилитель DIRAVI выпускали до 1993 года, а гидропневматическая подвеска (разумеется, уже с электронным управлением) так и вообще почти на два десятка лет пережила создателя, окончательно став достоянием истории только в 2017-м. Поль Мажес смог найти ключ к задачам, которые многие в его время считали нерешаемыми, но не сумел сделать свои решения достаточно дешевыми, что критично для массового производства. ■



НОВЫЙ УРОВЕНЬ
ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ

*Магнум



МИНИВЭН В СПОРТИВНОМ «КОСТЮМЕ»

Тюнинговая компания MS-RT из Южного Уэльса объявила о намерении выпускать ограниченной серией новый фургон MS-RT Transit Connect, доработанный в спортивной стилистике.



Дизайн новинки был навеян автомобилями гоночной команды Ford, а спроектировали и произвели машину на заводе в Понтипуле (Великобритания). Интерес к разработке также жидился на признании, которое получил представленный в 2018 году MS-RT Transit Custom.

Преобразование минивэна обернулось довольно технологичными операциями — например, литьем пластиковых деталей кузова под давлением. Так были изготовлены уникаль-

ные бамперы, решетки, диффузоры, боковые юбки и спойлер. Помимо этого автомобиль оснащен спортивной выхлопной системой из нержавеющей стали, 18-дюймовыми легкосплавными дисками OZ Racing и шинами Michelin.

Интерьер машины дополнен спортивным рулевым колесом с карбоновыми вставками и с отделкой из кожи наппа и замши ручной работы. Все версии модели будут оснащены светодиодным освещением багажного

отделения, информационно-развлекательным пакетом премиум-класса с навигационной системой и камерой заднего вида, биксеноновыми фарами и двумя боковыми грузочными дверцами.

Различные варианты исполнения минивэна предусматривают также модернизацию легкосплавных колесных дисков, выхлопную систему Maxhaust, пакет раллийных наклеек, черные наконечники выхлопной системы и карбоновый руль.

Тюнинг-ателье MS-RT планирует выпустить 40 машин, которые будут окрашены в оттенок Magnetic Grey и украшены шильдиками Limited Edition. Первые образцы отправятся к заказчикам в сентябре с трехлетней гарантией. В Англии фургон будет стоить 23 995 фунтов стерлингов с шестиступенчатой механической коробкой передач или 24 995 фунтов стерлингов с автоматической коробкой передач. Приобретатели MS-RT Transit Connect получат в подарок брендированную сумку с набором автокосметики.

И еще одна немаловажная деталь — модернизация одобрена и сертифицирована Ford QVM Transit Custom Conversion.

ТЮНИНГ ДЛЯ КАСКАДЕРОВ

Ателье Delta4x4 недавно представило свое видение пикапа VW Amarok. Дизайнеры, работавшие над этим автомобилем, представили свое детище как машину для тех, кто, несмотря на возраст, не изжил в себе ребенка, росшего с разбитым носом и исцарапанными коленками, а еще для фанатов Кольта Сиверса в экшен-сериале «Каскадеры» (The Fall Guy).



С таким настроением автомобиль у специалистов Delta4x4 получился тоже задиристым, даже нос у него под стать — то ли в крови, то ли в пламени. И уверенная боевая стойка присутствует. Машину сделали на 25 сантиметров выше и на 20 сантиметров шире. Дополнительный рост ей обеспечивают комплект Body Lift (10 см), четыре специальных амортизатора Bilstein с соответствующими пружинами (более 4 см) и шины Cooper Off Road с протекторными блоками Sidebiter, заходящими на боковину (10 см). Шины размерностью 35 x 12,5 R20 вместе с алюминиевыми колесными дисками Classic одновременно придают пикапу и дополнительную ширину.

Основательность и «серьезные намерения» автомобиля подчеркивают массивный передний отбойник со светодиодными фонарями, а также боковые панели из высококачественной нержавеющей стали.

Примечательно, что все дополнения предлагаются как в виде набора, так и по отдельности: около 2000 евро за комплект Body Lift, амортизаторы Bilstein за 1800 евро, комплект колес около 4500 евро и отбойник с боковыми панелями и фонарями — за 3300.





ПОЛЕТ ФАНТАЗИИ НА ЗОЛОТОМ КРЫЛЕ

В рамках традиционной недели Daytona Bike Week во Флориде (США) большого внимания гостей и специалистов удостоился изготовленный на заказ мотоцикл Cool Wing, построенный на базе модели Honda Gold Wing энтузиастами Steady Garage из Южной Калифорнии.

Кевин Данн, Дуй Нгуен, Джимми Чен и Рэй Тонг основательно приложили руки к серийному туристическому байку 2019 года, чтобы продемонстрировать свою любовь к современной мотостилистике и в то же время отдать дань богатому наследию Honda Gold Wing, ведь «Золотое крыло» уже 44 года парит по всему миру, продолжая завоевывать сердца поклонников.

Все началось с того, что дизайнер Фрэнсис Клементе разработал образ, в равной мере удовлетворявший запросы продвинутых поклонников тюнинга и пуристов, ратовавших

за минимализм. В работу были приняты усовершенствования пневматической подвески, изготовление больших, но изящных матовых глушителей, кожаного седла ручной работы и окраска с «живым» перламутровым блеском.

Затем в течение полутора месяцев проект постепенно воплощался из концепции в реальность. В частности, Steady Garage в сотрудничестве с партнерами занимался изготовлением и установкой деталей и узлов, ранее отсутствовавших в конструкции мотоцикла. Специально для проекта создавалась пресс-форма диска переднего колеса, устанавливалась



пневматическая подвеска Platinum, воздух в которую закачивается компрессором Vair 380C из двух баков Dirty Work, изготовленных из нержавеющей стали. Впервые на мотоцикле появилась система контроля слепых зон.

Для стильной окраски байка специалистам компании Maxima Imagen пришлось поработать с 33 отдельными деталями. Сиденье было сшито мастерами оформления автомобильных салонов компании Rogelio.

Соучредитель Steady Garage Кевин Данн, комментируя дебютный показ Cool Wing, заметил, что проект был для команды очень непростым, так как для монтажа по уникальному дизайну, конечно же, нет готовых схем. Однако участникам команды очень хотелось создать собственное «Золотое крыло», красивое и функциональное, которое смогут оценить мотолюбители всех возрастов, интересов и профессий.

Что ж, похоже, затея удалась! В этом году Cool Wing будет демонстрироваться на нескольких мероприятиях, где мотоцикл точно не останется незамеченным. ■

ОСТРОЕ ОРУЖИЕ ДЛЯ МОЩНЫХ СРАЖЕНИЙ

Продолжая развитие серии SX, компания KTM доработала свои кроссовые мотоциклы, обновив показатели их производительности и переработав дизайн.

Авторы новаций смело утверждают, что теперь эти машины готовы к гонке, как никогда ранее. Начиная с «младшего» KTM 50 SX и заканчивая KTM 450 SX-F, весь модельный ряд демонстрирует горячее желание бренда побеждать в мировых кроссовых чемпионатах, показывая выдающиеся результаты в каждом классе.

Воплощая в жизнь концепцию Ready to race, инженеры и дизайнеры KTM занимались доработкой двухтактных KTM 125 SX, KTM 150 SX, KTM 250 SX и четырехтактных KTM 250 SX-F, KTM 350 SX-F и KTM 450 SX-F. Принимали участие в этой работе и заводские гонщики по всему миру, а также испытатели, мнение которых имело немалое значение.



Во-первых, обновленная графика и цветовая палитра мотоциклов сообщает о новом сезоне. Это, так сказать, то, что в первую очередь бросается в глаза.

Во-вторых, инженеры поработали со стартерами и переключателями режимов со встроенной системой контроля тяги. В-третьих, на четырехтактных байках появились тормозная система премиум-класса, поставляемая Brembo, и противогрязевые подножки. Помимо этого в обновлении можно отметить высококачественные выхлопные системы, новый пластик,

сиденья и, конечно, переработанную подвеску WP XACT с проверенной технологией AER (пневмовилка). Младшие модели несут в конструкции высококачественные тормоза Formula, имеют высокопрочную стальную раму и эргономичный дизайн обтекателей. Для повышения производительности KTM 65 SX получил переработанное зажигание, в то время как карбюратор был оптимизирован для лучшей подачи топливовоздушной смеси. Его «старший брат», KTM 85 SX, приобрел лучшую фиксацию привода трансмиссии и переработанный, более легкий глушитель.

В улучшении эксплуатационных качеств мотоциклов приняли участие те же инженеры, что готовят байки именитых гонщиков мирового уровня – Джеффри Херлингса, Антонио Кайроли и

Комментируя обновление линейки, старший менеджер по продуктам KTM Offroad Йоахим Зауэр отметил, что развиваться необходимо постоянно. Непрерывающееся техническое развитие служит залогом успехов спортсменов KTM как в суперкроссе, так и в мотокроссе.

Сообщив об обновлении кроссовой линейки, представители KTM также напомнили всем поклонникам бренда о возможностях эстетической индивидуализации мотоциклов или повыше-



Купера Уэбба. Для юных гонщиков в серии предлагается электрический мини-байк KTM SX-E 5. Он лишен переключения передач и кикстартера, а по эксплуатационным характеристикам близок к KTM 50 SX с его высококлассным шасси. Электро-байк прост в управлении, не шумен, не имеет вредных выбросов и требует минимального технического обслуживания. Высота этого электроцикла регулируется, поэтому кататься на нем могут дети от 4 до 10 лет.

ния их производительности, которые доступны широкому кругу байкеров благодаря ассортименту продуктов премиум-класса KTM Power Parts.

Юные и взрослые гонщики почувствуют себя полностью готовыми к состязаниям с аксессуарами из коллекции высококачественной экипировки KTM Power Wear. Удобная повседневная одежда и первоклассная защита, созданные KTM и партнерами бренда, будут не лишними в гардеробе увлеченного байкера. ■

КОРОТКИЕ ОТВЕТЫ НА ПРЯМЫЕ ВОПРОСЫ



На автодроме спортивно-тренировочного комплекса Sokol, который находится близ Алматы, в этом году прошли два из четырех этапов международного Кубка Казахстана по драг-рейсингу DragWars.

Необходимо заметить, что соревнования в спринтерских заездах на четверть мили (402 метра) так или иначе в Алматы проходят с 2011 года. Они проводились в алматинском аэропорту, на Бурундае. Состязания знакомы горожанам и как более-менее хорошо организованные спортивные мероприятия, и как опасное стихийное соперничество на ночных городских магистралях. О том, как сейчас выглядит гонка, мы решили узнать из первых уст, встретившись в редакции с одним из ее участников – алматинцем Павлом Соколовым.

Корр.: Павел, расскажите немного о том, что сейчас представляет собой чемпионат, проходящий в Алматы.

– Сейчас это зрелищное, хорошо продуманное и грамотно организованное спортивное событие с соответствующими мерами безопасности, с удобствами для зрителей и участников. На автодроме Sokol создана прекрасная прямая, есть трибуны, с которых зрителям и болельщикам все хорошо видно. Соревнование обеспечивается телеметрией, поэтому не возникает никаких неясностей в судействе, при подведении итогов. Здесь же спортсмены на некоторое время могут оставлять свои автомобили, так как передвигаться на них по дорогам общего пользования не разрешается.

Корр.: Они слишком шумные?

– Да. Как правило, это специально

подготовленные машины с мощными турбированными двигателями и без глушителей. В салон, согласно требованиям безопасности, монтируется жесткий металлический каркас, специальным образом регулируется подвеска и оптимизируется аэродинамика.

Корр.: Каков регламент соревнований?

– Все просто. Они начинаются с одиочных квалификационных заездов в различных классах, затем между собой соперничают показавшие лучшее время в квалификации.

Корр.: То есть, учитывая, что счет в заездах идет на 9–12 секунд, все проходит очень быстро – с утра приехал на трек, а к обеду уже дома?

– Нет, конечно. Я на первом этапе был на треке и в субботу, и в воскресенье. В день выступлений – с утра и часов до шести вечера.

Корр.: Автомобили каких марок участвовали в соревнованиях?

– Audi, Subaru, Toyota, BMW и другие. В первом этапе соревнований участвовало около 40 машин.

Корр.: На какой машине выступаете вы?

– Это Subaru Legacy с правым рулем, от которой, по сути, остался относительно неизменным лишь кузов. Со всем остальным долго работали, преимущественно после основной работы, по ночам. Переделали двигатель, трансмиссию, поставили большую турбину и вварили каркас безопасности. Потом все настраивали и согласовывали.

Корр.: Чем вы руководствовались в своих действиях? Помогал интернет?

– Честно говоря, действовали чаще всего методом проб и ошибок. Подбирали разные комплектующие, искали оптимальный вариант.

Корр.: Подготовка машины для драг-рейсинга наверняка дело затратное?

– Конечно, это очень хлопотное и не дешевое дело. В двигателе меняются гильзы и поршни, шатуны, распределители, пружины и клапана. Все ставится кованое. Кроме того, еще нужно иметь в виду, что подготовленный автомобиль, по большому счету, больше не годится ни для чего, кроме как для стремительного старта и очень быстрой, но короткой прямой. Ее ресурса хватает на 20–30 заездов, потом восстановление.

Корр.: Павел, а в какой мере успех гонки в этой дисциплине зависит от пилота? Как лично вы готовитесь к соревнованию?



– Результат в драг-рейсинге, на мой взгляд, больше зависит от подготовки машины. То есть, конечно, важно не зевать на старте и правильно работать передачами. Но... в данном конкретном случае в субботу я сделал на СТК Sokol несколько тренировочных заездов, а в воскресенье выступил на первом этапе.

Корр.: И выступили в классе AWD-Sport неплохо, показав второй результат.

– Да. Первое место в классе занял алматинец Александр Мищенко, выступавший на Audi Coupe Quattro. Третье место досталось устькаменогорцу Роману Иващенко, разгонявшему Toyota Supra.

Корр.: Вы еще до старта подни-

маете обороты, прогреваете резину и потом по сигналу просто «выстреливаете» со старта, верно?

– Да, именно так.

Корр.: Каков скоростной максимум, достигнутый вами на первом этапе?

– 241 километр в час. Рекордно быстро мне удавалось проходить дистанцию за 9,2 секунды. Для сравнения: стоковая турбированная машина преодолевает то же расстояние примерно за 14 секунд со скоростью 150 километров в час.

Корр.: Были ли какие-то особенности, характерные для соревнований этого года?

– Пожалуй, растущее участие девушек. Если в прошлом году на старт вышла лишь одна представительница

прекрасного пола, то в этом на первом этапе их было уже трое.

Корр.: Есть ли у вас опыт участия в соревнованиях за рубежом?

– Пока нет, но я планирую поучаствовать в соревнованиях в Новосибирске (Россия). Нужно заметить, что мы пока явно отстаем от российских рейсеров, они там едут очень быстро.

Корр.: Что необходимо для участия?

– Соответствовать регламенту, в котором, например, оговаривается наличие специального несгораемого комбинезона, специальных сидений и ремней безопасности.

Корр.: Спасибо за беседу. Желаем вам успехов и побед, а драг-рейсингу в нашей стране – продолжения динамичного цивилизованного развития. ■





БИТВА С БЕТОНОМ, УГЛАМИ И ТЕЗКАМИ

На автодроме СТК Sokol, расположенном близ южной столицы, в конце апреля стартовал первый этап чемпионата РК по дрифту – 2019 Gorilla Drift Energy. За места на подиуме боролись пилоты не только из Алматы и Нур-Султана, но и из Шымкента, Павлодара, Экибастуза и даже двое представителей Кыргызстана.

По традиции оценивать заезды пригласили главного судью и организатора RDS «Восток» Дмитрия Семенову. После зимней «спячки» гонщики начали сезон неожиданно резко, не прощупывая трассу и не жалея обновленных машин. Результат такого рывка с места во весь опор был закономерным – только за один тренировочный день с бетонным ограждением машины встретились 12 раз. В одном из столкновений поучаствовал Nissan Silvia S14, пилотируемый Юлией Гирилович. После столкновения с бетонной стеной смятый автомобиль получил технический сход.

Основной соревновательный день тоже начался не самым лучшим





образом: Владимир Бочаров на Nissan 200SX выбыл из соревнований до квалификации. В прогревочном заезде его Nissan на полном ходу влетел в бетон, машина перевернулась. Примечательно, что в истории казахстанского дрифта такое случилось впервые.

Вслед за этим Родион Хазимухаматов на BMW E36 вынес с трассы Nissan Laurel Станислава Молчанова. Пилот BMW проигнорировал четкие инструкции, озвученные на брифинге. Вместо оговоренного прогрева по первой дуге и остановки у маршала с красным флагом Хазимухаматов продолжил движение по перекрестному участку трассы и столкнулся с вышедшим на разгон Nissan Молчанова, в итоге опрокинув Laurel. Сами участники аварии, к счастью, не пострадали, поскольку уровень подготовки мер безопасности в автомобилях на чемпионате уже много лет надежно организовывается и контролируется.

Квалификация в классе PRO состоялась еще до официального открытия соревнований, по ее итогам лучшим стал Темур Цигурия с результатом 96,3 балла. Ему удалось сместить на вторую строчку Антона Авдеева – абсолютного лидера в квалификационных заездах TANSO.

Напомним, очки в квалификации начисляются по системе от 0 до 100 баллов, где 100 – это идеальный проезд, осуществленный согласно судейскому заданию. За каждую ошибку баллы отнимаются, и по результатам квалификации формируется сетка парных заездов из 16 лучших участников.

Официальная часть соревнований началась с парада участников. Затем стартовали участники соревнования класса Street. Так как машины в этой категории не оборудованы каркасами безопасности, к парным заездам они не допускаются. То есть победители определялись только по результатам одиночных заездов. Лучшим здесь в очередной раз оказался Александр Титов – чемпион 2018 года. Второе

место взял новичок Гайрат Юсупов (г. Токмок, Кыргызстан), а замкнул тройку лидеров в классе Ерлан Алшымбеков.

В парных заездах до финала добрались сокомандники Антон Шарымов и Антон Авдеев. Последний выступал на запасном автомобиле команды, 240-сильном BMW E30. Однако это не помешало Авдееву навязать достаточно серьезную





борьбу 500-сильному Subaru Forester с Шарымовым за рулем. Судья не смог с первого раза определить победителя. Участники набрали одинаковое количество баллов. Был назначен перезезд, по итогам которого лучшим оказался Антон Шарымов.

В битве за третье место сошлись гость из Бишкека Тимур Губаев на Toyota Mark II и лидер квалификации Темур Ципурия на BMW E30. Последний оказался чуть-чуть сильнее. За свое упорство Губаев получил грамоту «За волю к победе», а Ципурия во второй раз в карьере поднялся на пьедестал.

Однако не только финалисты удостоились наград. По итогам первого этапа чемпионата Казахстана по дрифту грамоту «Лучший отжиг» получил Андрей Пономаренко из Шымкента. Его заезды на абсолютно стандартном ВАЗ-2104 приводили зрителей в восторг. Еще одну грамоту, пусть и не по своей воле, «заработал» Станислав Молчанов, чей Nissan Laurel «покалечился» в столкновении с BMW E36.

В воскресенье, 19 мая, на СТК Sokol участники продолжают борьбу за звание чемпиона Казахстана и сильнейшего дрифттера страны.

Фото и видео с мероприятия доступны в официальной группе Gorilla Drift Energy (vk.com/gorilladrift). ■

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №04-2019

Ф	К	А	С			
А	Л	Л	Е	Н	Т	Ё
Н	Ю	И	Г	О		И
Т	А	В	Р	О	Я	Р
А			Н	У	К	Е
С	О	Ж		К	Ж	
М	Е	В	Д	О	К	И
А	Л		С	У	М	О
Г	И	Т	О	В	Р	Н
О	О	Р	И	Г	А	М
Р	К	А	З	Т	И	С
И		В	И	К	О	Н
Я	Г	У	А	Р	Р	И

						Искусный наездник
Знаменитый маринист	Фрагмент горшка		Граница		Царский кинолог	Выкуп за невесту
					Валюта Албании	
	Духи от кашалота		"Р" в старину			... Капоне
					Месяц года	
	Главарь краснокожих	Антипод дедушки Маая		Грунт водоёма	Мелкий шрифт	Материк
	Канун поста	Учётный документ	Нестройный шум голосов		Широкое одеяние	Лесная дорожка
	Солдаты в спорте					
			Рунный коллектив			
	Пресноводный усач				Гружёная телега	
	Страна у Красного моря		Жираф с короткой шеей			
					Кобра родом из Индии	

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

ЧИТАЙТЕ КАЖДЫЙ НОМЕР ЖУРНАЛА "АВТОМАСТЕР" НА САЙТЕ В PDF-ФОРМАТЕ

WWW.A-MASTER.KZ



ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В СЕТИ КИОСКОВ И ТОЧЕК РЕАЛИЗАЦИИ КОМПАНИЙ

ТОО «Мир пресс», «Хорошие новости плюс» и у частных распространителей.

КИОСКИ И ОПТОВО-РОЗНИЧНЫЕ МАГАЗИНЫ КОМПАНИИ «ХОРОШИЕ НОВОСТИ ПЛЮС» В Г. АЛМАТЫ:

ул. Сатпаева, 90 (ТРЦ «АДК»)
 пр. Рыскулова (рынок «Жетысу»)
 ул. Майлина, 1 (Аэропорт, 2-й этаж)
 пр. Алтынсарина, 26/69
 ул. Чайковского, 22, оф. 107
 ул. Станкевича, 2е/2
 ул. Толе би (ТД «Асыл»)
 ул. Макатаева, 47
 ул. Кунаева, 1



ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПОЛУЧИТЬ БЕСПЛАТНО НА АВТОМОЙКАХ, СТО И В АВТОСАЛОНАХ Г. АЛМАТЫ И АЛМАТИНСКОЙ ОБЛАСТИ.

FORD – пр. Суюнбая, 38а
 RENAULT CENTER – пр. Суюнбая, 185д
 HYUNDAI AUTO – пр. Суюнбая, 245а
 TOYOTA CENTER – пр. Суюнбая, 151
 SUBARU MOTOR – ул. Тюлькубасская, 2
 NISSAN A-MOTORC – пр. Суюнбая, 243
 ASTER AUTO – пр. Райымбека, 165
 ALLUR AUTO – пр. Суюнбая, 159а

TOYOTA ZHETISU – пр. Райымбека, 505
 BRABUS – пр. Суюнбая, 187/2
 ВИРАЖ – пр. Райымбека, 173
 MERCUR – ул. Майлина, 79
 ASTRUM – ул. Майлина, 79/2
 БИПЭК Авто – ул. Майлина, 240а
 HYUNDAI – пр. Аль-Фараби, 107/1
 БАВАРИЯ – пр. Аль-Фараби, 107/1

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!

ВЕРНЫЙ ВЫБОР.



LuK DMF исключает повреждения, к которым часто приводит установка одномассового маховика.

Двухмассовый маховик LuK DMF - решение, индивидуально рассчитанное для каждой модели автомобиля. Одномассовый маховик ввиду конструктивных особенностей не обеспечивает необходимых характеристик демпфирования, что влечет за собой различные риски - начиная от износа опор двигателя и проблем с коробкой передач, заканчивая повреждением коленчатого вала. Не рискуйте - выбирайте оригинальный двухмассовый маховик LuK DMF!

Больше информации:

www.schaeffler.ru/aftermarket

www.rexpert.ru



FAG

RVILLE

SCHAEFFLER