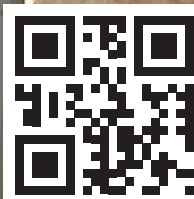


pitstop



Для перехода на сайт
сканируй QR code

www.pitstop.kz

POGEA LORENZO
CLS63S 4M
ТЮНИНГ

TOYOTA AYGO X
МИНИАТЮРА



KIA CONCEPT EV9
NISSAN AMBITION 2030
КОНЦЕПТ

VOLKSWAGEN T-ROC

ДЕКАБРЬ В ИСТОРИИ
ХРОНОГРАФ



FERRARI
DAYTONA SP3



HONDA NT1100
МОТОКЛУБ





ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!

pictures by: pngimg.com/CC4.0 BY-NC



ДИЗАЙН

Разработка логотипов, фирменного стиля, упаковки.
Наружная реклама. Любая полиграфия, от визитки до книги.
Даем консультации.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

Печать на цветной пленке, оракале, виниле, фотобумаге,
оконной сетке, баннере.

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод.
Разработка концепции, слоганов.
Реклама в печатной прессе.

офсетная печать

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

Буклеты, брошюры, лифлеты, флаеры,
плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты,
конверты и прочее.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеры, наклейки, баннеры,
вывески на основе ПВХ.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

Вышивка на крое, бейсболках, футболках.
Эксклюзивная вышивка. Изготовление шевронов.
Пошив спецодежды.



Товарный знак "Pitstop" охраняется в соответствии с Законом "Об интеллектуальной собственности РК"



Журнал Pitstop # 12 (170)-2021

Издается ежемесячно с октября 2007 г.

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»

Журнал зарегистрирован в Агентстве Республики Казахстан по связи и информации.

Свидетельство: # 9058-Ж от 20.03.2008

Редакция: г. Алматы, ул. Сарсенбаева, 7

Главный редактор – Дмитрий Саблин

Связь с редакцией: тел.: +7 727 296 98 09, info@pitstop.kz

Тираж – 3000 экземпляров, 11 номеров в год
Обозреватели и авторы номера: Андрей Сафонов, Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Илья Фарбер.

Рекламный отдел: +7 777 296 98 09

Рекламные материалы, отмеченные словом «Реклама», и статьи с пометкой PR публикуются на платной основе.

Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Отпечатано: Print House Gerona, г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных статей, рекламных модулей и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за использование фотоматериала в рекламных статьях несет рекламодатель. Перепечатка материалов в печатной прессе разрешена со ссылкой «...по материалам журнала Pitstop (www.pitstop.kz)». В сети Интернет перепечатка разрешена только при условии сохранения активной ссылки на источник: «...по материалам журнала Pitstop». Название журнала должно включать гиперссылку на www.pitstop.kz

Nouvelle Kazakhstan © 2021

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



FERRARI DAYTONA SP3 – ГАРМОНИЯ МОЩИ И СПОРТИВНОЙ ЭСТЕТИКИ

Недавно в рамках мероприятий, окружающих гонки Ferrari Finali Mondiali 2021, миру был явлен спорткар Daytona SP3. Машина выпущена Ferrari ограниченной серией как дань памяти и уважения легендарным спортсменам 1960-х годов, а вместе с ними и «золотой эпохе» гонок болидов с закрытыми колесами.



KIA CONCEPT EV9

– ГАРМОНИЯ ЗВЕЗД, ОКЕАНА И НЕБА

Компания Kia Corporation на цифровой презентации Kia Sustainability Movement представила концепцию электрического внедорожника Kia Concept EV9. Новинка имеет все шансы стать еще одним дополнением в линейке новейших электромобилей бренда.



ОБНОВЛЕННЫЙ VOLKSWAGEN T-ROC

Недавно состоялась мировая премьера новой версии этого компактного кроссовера. Обновленный дизайн, передовые вспомогательные системы и многочисленные цифровые услуги позволяют немецкому концерну продолжить историю успеха популярной модели.



POGEA LORENZO CLS63S 4M

– ПОСЛЕДНИЙ ЕДИНОРОГ

Тенденция развития электромобильности заставила Mercedes свернуть выпуск некоторых моделей. Поэтому в 2021 году уже никто не ждал появления обновленного CLS с двигателем внутреннего сгорания. Вероятно, серия 218 будет последней моделью Mercedes-Benz.



TOYOTA AYGO X – НОВЫЙ

УРОВЕНЬ СТИЛЯ И ДИНАМИЧНОСТИ

Обновленная версия этого компактного городского кроссовера проектировалась командой дизайнеров EDI в Ницце (Франция), чтобы точно соответствовать европейским требованиям городской мобильности.



HONDA NT1100

– ТУРЕР С «АФРИКАНСКИМ» ДВИГАТЕЛЕМ

Один из лидеров японского мотоцикlostроения предложил новинку – новый туристический байк, оснащенный двигателем, позаимствованным у CRF1100L Africa Twin. По признанию авторов разработки, именно двигатель стал отправной точкой и центром, вокруг которого далее была сформирована платформа модели.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Предлагаем вам подписаться на получение новостей нашего сайта (новости будут приходить еженедельно) и получение уведомлений о выходе нового выпуска журнала.

Чтение нашего журнала в электронном виде доступно на наиболее популярных мировых площадках электронной прессы. Эти сервисы предоставляют возможность читать наш журнал, используя компьютер – через web-браузер, планшет или смартфон, посредством различных приложений. Перечисленные нами сервисы также предлагают возможность оформления подписки с получением уведомления о выходе нового номера.



Для перехода на страницу подписки сканируйте QR code

Скачайте актуальный выпуск журнала в формате PDF с сайта www.pitstop.kz



Русскоязычный ресурс чтения электронной прессы. На сайте компании представлена возможность бесплатно просматривать и скачивать новые и архивные номера журнала Pitstop.



Мультиязычный глобальный ресурс, позволяющий просматривать и подписываться на электронные журналы и газеты.



Мультиязычный ресурс, позволяющий просматривать и подписываться на электронные журналы и газеты. Возможно, потребуется VPN.





CHERY ВНОВЬ ПРИШЕЛ В КАЗАХСТАН

Компания Astana Motors объявила о старте продаж в Казахстане автомобилей известного китайского бренда Chery. Первые партии автомобилей уже поступили в дилерские центры Нур-Султана и Алматы.

В шоурумах страны появились кроссоверы Tiggo 4, Tiggo 7, Tiggo 8 и семиместный Tiggo 8 Pro. Производитель позиционирует свою продукцию в премиальном сегменте и подчеркивает, что автомобили несут в себе передовые технологии, готовы обеспечивать высокий уровень комфорта и безопасности. Продукция данного бренда экспортируется в 80 стран мира и заслужила несколько международных наград за инновации. На российском автомобильном рынке это самый популярный бренд. С января по октябрь 2021 года продажи Chery в России выросли на 266 процентов.



Фото Astana Motors



Фото Astana Motors

Вице-президент Chery International господин Жу Шандон подчеркнул значимость казахстанского рынка для компании и выразил надежду на то, что технологичные и современные автомобили китайского производства смогут завоевать признание казахстанцев. В свою очередь генеральный директор Astana Motors Бекнур Несипбаев объяснил заинтересованность в поставках тем, что в период глобального кризиса мирового автопроизводства для Казахстана открылась возможность импортировать новые технологичные автомобили высокого качества.

В нашей стране к 2022 году автомобили Chery будет реализовывать дилерская сеть из девяти центров, к 2023 году их количество планируется увеличить до семнадцати.

Казахстанский электронный ресурс «Правительство для граждан» представил новшество в процедуре сдачи теоретической части экзамена на получение водительских прав.

На борьбу со случаями «покупки» экзамена теперь призвали биометрию. В столичном спецЦОНе № 1 продемонстрировали, как будет работать усиленный контроль, который призван исключить участие посторонних в сдаче экзамена. Теперь система будет сопоставлять фото на удостоверениях с изображением, транслируемым камерами, установленными на каждом персональном месте сдачи экзамена.

Помимо этого обновление получил и автополигон, на котором в спецЦОНе сдавали экзамен по вождению. Автодром оснастили датчиками GPS, фиксирующими траекторию движения и соблюдение правил движения.

В спецЦОНе № 1 привели любопытную статистику, подтверждающую действенность новации: из 1989 претендентов на получение прав в ноябре 1003 не сдали теоретическую часть, а 887 засыпались на вождении. Оба испытания успешно прошли только 99 человек.

Пока биометрический контроль работает лишь в Нур-Султане, но в грядущем году его планируют распространить на все регионы страны.

КОНТРОЛЬ УЖЕСТОЧЕН



Фото «Правительство для граждан»



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Фотоматериал Orbis Auto



НА ПОДХОДЕ НОВЫЙ ЛЮКСОВЫЙ БРЕНД

Представители автомобильной группы Orbis Auto сообщили о получении эксклюзивного права официально представлять в Казахстане премиальный бренд Exeed. Соглашением, заключенным с китайской компанией Anhui Exeed Automobile Co.Ltd, предусматривается право продажи и обслуживания в нашей стране автомобилей Exeed, которые весной 2022 года должны появиться в дилерских центрах Orbis Auto.

В марте следующего года в продаже появятся флагманский семиместный внедорожник VX, среднеразмерный кроссовер TXL, а также компактный кроссовер LX. Данные модели разрабатывались при участии инженеров и дизайнеров Jaguar-Land Rover и BMW. Комплектующие для автомобилей Exeed производят с участием компаний Bosch, Benteler, Intel и Magna. В соседней России, где Exeed уже знают, высоко оценили соотношение цены и качества, предложенное производителем. В ходе встречи с журналистами представители Orbis Auto сообщили, что цены в линейке автомобилей Exeed стартуют от 11 миллионов тенге.

Первые дилерские центры бренда появятся в Нур-Султане, Алматы, Караганде, Шымкенте, Актобе, Костаная и Атырау. Планируется, что к 2024 году дилерская сеть Exeed в стране расширится до 19 центров.



★ ★ ★ ★ ★
MASTER OF CEREMONY
DMITRIY DORONIN
ALMATY - KAZAKHSTAN
★ ★ ★ ★ ★

**ПЛАНИРУЕТЕ ОНЛАЙН-МЕРОПРИЯТИЕ?
НЕ ЗНАЕТЕ С ЧЕГО НАЧАТЬ?**

**КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ ПОМОЖЕТ
ОТ А ДО Я В ОРГАНИЗАЦИИ И
ПРОВЕДЕНИИ ОНЛАЙН-ИВЕНТА**

ДМИТРИЙ ДОРОНИН
ПРЕЗЕНТАЦИЯ, КОНФЕРЕНЦИЯ, НАГРАЖДЕНИЕ,
ТИМБИЛДИНГ И КОРПОРАТИВ

ПОЛУЧИТЬ БЕСПЛАТНУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ ОНЛАЙН-ИНВЕНТОРА
+7 701 22 44 44 8 • www.doronin.show



FERRARI DAYTONA SP3

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Ferrari



ГАРМОНИЯ МОЩИ И СТИЛИ

Недавно в рамках мероприятий, окружающих гонки Ferrari Finali Mondiali 2021, миру был явлен спорткар Daytona SP3. Машина выпущена Ferrari ограниченной серией как дань памяти и уважения легендарным спорткарам 1960-х годов, а вместе с ними и «золотой эпохе» гонок болидов с закрытыми колесами.

Вслед за Monza SP1 и SP2 новинка, выполненная в кузове тарга, пополнила серию Icona, начало которой отсылает нас в 2018 год. Название Daytona дано автомобилю благодаря памятной заезду на гонках 1967 года «24 часа Дайтоны». Тогда Ferrari сумела завоевать сразу три призовых места чемпионата мира среди спортпрототипов (World Sportscar Championship). Три автомобиля – 330 P3/4, за ним 330 P4 и 412 P, раньше прочих пришедшие к финишу, на тот момент являлись концентраторами передовых технологических решений Ferrari. В спорткаре 330 P3 инженер Мауро Форгьери усовершенствовал три основные позиции: двигатель, шасси и аэродинамику.

В работе над Daytona SP3 именно атмосферный 6,5-литровый двигатель V12 стал той основой, вокруг которой затем строилось все остальное. Инженеры применили среднеторную компоновку, чтобы улучшить впуск-выпуск воздуха в мотор F140HC, а вместе с тем организовать еще и правильную аэродинамику кузова. В паре с семиступенчатой коробкой передач с двойным сцеплением 840-сильный двигатель позволяет машине набрать первую сотню за 2,85 секунды.

Мощнейший в истории Ferrari двигатель имеет в своей конструкции тита-

новые шатуны, облегченный коленвал и скользящие толкатели пальцев, пришедшие из мира «Формулы-1». Инженеры также сделали более компактными коллектор и нагнетательную камеру системы впуска с изменяемой длиной впускного тракта. Переменная геометрия позволяет адаптироваться к параметрам работы двигателя. Работа инженеров с регулируемым газораспределением позволила добиться быстрого и ровного ускорения машины. Помимо этого в

систему непосредственного впрыска установили два топливных насоса, в которых организована обратная связь с регулировкой давления (до 350 бар). Данное решение послужило сокращению выбросов вредных веществ. Система зажигания, управляемая электроникой, имеет моно- и полиискровый режимы, что обеспечивает максимальную термодинамическую эффективность двигателя. Еще одно примечательное устройство силового агрегата – масляный насос





Для просмотра других материалов
в этой рубрике сканируй QR code

АРСЕНАЛ
МОЩНЫЕ. РОСКОШНЫЕ. РЕДКИЕ

pitstop



Для просмотра
видео сканируй
QR code



СПОРТИВНОЙ ЭСТЕТИКИ

с изменяемым рабочим объемом и давлением, масло подается ровно в том количестве, которого в данный конкретный момент требует работа двигателя.

Кузов и шасси спорткара изготовлены из композитов по технологиям авиастроения и «Формулы-1», в том числе использовались кевлар и углеродное волокно, уложенное вручную. Так машине были обеспечены необходимые прочность и жесткость при относительно небольшом весе и компактности. Сухой вес автомобиля составляет всего 1485 килограммов. Особо прочными сделаны двери и пороги. Архитектура шасси предполагает вписанные непосредственно в ее конструкцию сиденья и низко расположенный центр тяжести. Инженеры постарались оптимально распределить вес между осями. Специально для этого автомобиля были разработаны шины Pirelli P Zero Corsa, они годятся для движения как по сухой, так и по мокрой трассе. Daytona SP3 оборудована системой управления боковой динамикой, помогающей уверенно проходить скоростные повороты. Электроника, которую можно задействовать в гоночном режиме, выборочно воздействует на тормозные суппорты в зависимости от конкретной ситуации скоростного маневрирования.

Скульптурные формы в экстерьере новинки особым образом трактуют спортивный дизайн. Разработка команды под управлением главного дизайнера Флавио Манцони примечательна монолитным единством образа, куполообразной

формой кабины, крупными обтекаемыми крыльями и отсутствием активных аэродинамических деталей. Плавные линии соседствуют с крупными открытыми пространствами капота, крыши и широкой кормы. Таким образом был выстроен удачный баланс, который позволяет зрителю не воспринимать машину как нечто тяжелое и угрожающее.

С обеих сторон от радиаторной решетки находятся воздушные каналы, через которые охлаждаются передние

тормозные суппорты и диски. Кроме того, токи воздуха здесь усиливают прижимную силу. Крылышки по углам бампера направляют воздух в колесные арки.

В передние крылья интегрированы глубоко посаженные узкие фары, которые похожи на всплывающее головное освещение, на так называемые «слепыши». Ровно над ступицей передних колес на крыльях располагаются внешние зеркала,





они поставлены, как на исторических спорткарах 1960-х годов.

Немало внимания пришлось уделить боковой части автомобиля, так как здесь нужно было создать воздухопроводы, отводящие излишнее тепло от трансмиссии и работающего моторного масла. Так появилась передача воздушных масс от передних крыльев к каналам боковых радиаторов в дверях, имеющих форму «крыло бабочки».

Спорткар оснащен панорамным ветровым стеклом и жесткой складной крышей. Инженерам и дизайнерам пришлось постараться, чтобы в движении с открытым верхом поток воздуха направлялся точно к центральному тоннелю и не попадал в салон.

Мощная прямая плечевой линии консолидирует в одно целое переднюю и заднюю части. Объем задних крыльев уравнивается плавными





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

сужающимися переходами вперед, к боковинам. Сзади взгляд притягивает тонкая горизонтальная кромка фонаря под спойлером, гармонирующая с ребрами широкого диффузора, по центру которого красуются высоко расположенные скругленные прямоугольные выхлопных патрубков.

Интерьер спорткара также был вдохновлен историческими моделями Ferrari. Дизайнеры стремились к созданию удобного эргономичного пространства в стилистике Grand Tourer. Минимализм решений выражен в лаконичной приборной панели и бесшовных переходах центральной панели и двойных сидений. Так как сиденья являются частью кузова, они неподвижны. Удобство управления автомобилем регулируется настройкой положения педалей и рулевого колеса. Скругленный охват в кабине придает пилоту и пассажиру чувство надежности и защищенности, кроме того, это решение визуально расширяет внутреннее пространство.

Рулевое колесо Daytona SP3 продолжает традиционную философию Ferrari — руки на руле, глаза на дороге. Ниже срединного ребра центральной панели находятся элементы сенсорного управ-



ления человеко-машинного интерфейса, это позволяет водителю, почти не двигая руками, управлять большинством функций и настроек. Шестнадцатидюймовый изогнутый дисплей незамедлительно проинформирует пилота о внешних им изменениях.

Тем, кому посчастливилось опробовать машину в действии, запомнилась не только выдающаяся производительность, управляемость и динамика, но также и ее неповторимое раскатистое урчание. Безусловно, где бы ни появился этот автомобиль, он не будет обделен вниманием. ■

РЕКЛАМА



LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Компания LESJÖFORS является одним из старейших производителей автозапчастей и имеет глубокие промышленные традиции. В 1852 году было открыто производство пружин разных форм и модификаций. Сегодня LESJÖFORS производит самый широкий ассортимент пружин для легковых и легких коммерческих автомобилей. Вся продукция изготовлена на ультрасовременных заводах Швеции, при этом цена значительно ниже оригинальных компонентов.

Модель	Тип	Год выпуска	Передние пружины	Задние пружины	
Toyota Corolla			Стандарт	Стандарт	Усиленные
1,6 WT-i 5-двер.	(E12)	2001-2004	4092562	4292583	4292588
1,6 WT-i 5-двер.	(E12)	2004-2007	4092563	4292583	4292588
1,6 WT-i Estate	(E12)	2001-2004	4092562	4292583	4292589
1,6 WT-i Estate	(E12)	2004-2007	4092563	4292583	4292589
Toyota Camry 2,2	SXV10	1991-1996	4092502	4292532	4292527
Toyota Camry 2,2 Estate	SXV10	1992-1996	4092502	4292506	4292528
Toyota Camry 3,0	VCV10	1991-1996	4092503	4292532	4292527
Toyota Camry 3,0 Estate	VCV10	1992-1996	4092503	4292506	4292528
Land Cruiser					
LHD 3,0 D,	KDJ150	2009-2010	4092626		4292639
левосторонний, 5 мест					
LHD 3,0 D,	KDJ150	2010-	4092626		4292639
левосторонний, 5 мест					

В каталогах, онлайн и PDF-версии, есть вся необходимая информация для подбора пружин не только стандартных, но и усиленных. Один из примеров — это пружины на TOYOTA COROLLA, CAMRY и LAND CRUISER.

Более детальную информацию с изображением пружин, необходимых для вашего автомобиля, можно получить на сайте компании www.lesjofors-automotive.com в разделе «Каталог онлайн». Все пружины поставляются с 3-летней гарантией



КИА КОНЦЕРТ EV9

– ГАРМОНИЯ ЗВЕЗД, ОКЕАНА И НЕБА

Компания Kia Corporation на цифровой презентации Kia Sustainability Movement представила концепцию электрического внедорожника Kia Concept EV9. Новинка имеет все шансы стать еще одним дополнением в линейке новейших электромобилей бренда.

Как и EV6, концепт EV9 построен на современной модульной платформе Electric Global Modular Platform (E-GMP). Согласно комментариям разработчиков, дизайн концепта был навеян простотой и совершенством природы, ее контрастами и идеальной гармонией. Если быть еще точнее, дизайнеры Kia вдохновлялись безмятежностью воды. Цвет кузова имитирует глубину океана, а при оформлении салона автомобиля широко использовались переработанные материалы, полученные из

отходов, попавших в хрупкую морскую экосистему. Вторичное использование рыболовных сетей позволило изготовить напольное покрытие. Ткань для сидений сделана из переработанных пластиковых бутылок и вторично используемых волокон шерсти. Тема экологичности поддерживается также использованием в оформлении салона лишь искусственной кожи. Постепенно Kia планирует свести к минимуму употребление кожи животных в производстве всех своих автомобилей.

Внедорожник демонстрирует визу-

альную эстетику, базирующуюся на философии Kia и на принципе Opposites United – единения противоположностей. Это позволило дизайнерам электрического внедорожника выстроить смелую форму, сочетающую логически оправданные пропорции, эмоционально яркие элементы, прочный функционал и стиль.

Обширные технические возможности и универсальная утилитарность Concept EV9 обещают, что автомобиль будет нормально чувствовать себя и в городском потоке, и вдали от центра города, на природе.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Это высокотехнологичный семейный автомобиль с тремя рядами сидений. Его модернистский угловатый профиль с кристаллическими гранями словно намекает на простоту без излишеств, в то же время работает на узнаваемость и харизматичность. Электрическим транспортным средствам, как известно, не требуется передний радиатор, поэтому спереди Концепт EV9 имеет окрашенную панель. В нее интегрированы «звездные плеяды» дневных ходовых огней, которые не видны, когда машина выключена. Лобовое сопротивление значительно снижают крупные передние воздухопроводы. Еще одним элементом аэродинамической эффективности являются выдвижные рейлинги на крыше, они создают плавный воздушный поток над автомобилем и закрываются, когда концепт EV9 не используется. При необходимости рейлинги можно поднять одним нажатием кнопки. Система видеонаблюдения, заменяющая внешние зеркала заднего вида, также улучшает аэродинамические характеристики машины, в то же время повышая пространственную осведомленность водителя. Длинные задние фонари имеют сложную форму, они ориентированы по вертикали. Двадцатидвухдюймовые колеса вписаны в подчеркнутую широкие арки. Это визуально акцентирует мощь и основательность концепта. Распашные двери и отсутствие средней стойки демонстрируют гостеприимство, комфорт и вместительность салона.





Concept EV9 оснащен также большой панорамной крышей. Она не только предлагает пассажирам вид сверху, но и хорошо влияет на самочувствие и настроение. Гладкая стеклянная крыша создает прямой контакт с окружающей средой, будь то солнечный свет, капли дождя осенью или успокаивающее сияние луны и звезд в безоблачный вечер.

Concept EV9 имеет длину 4,93 м, ширину 2,055 м, высоту 1,79 м при колесной базе в 3,1 метра. Электроомобиль обеспечен запасом хода до 480 километров. Он оснащен технологией сверхбыстрой зарядки нового поколения с зарядным устройством на 350 кВт, что позволяет восполнять энергию с 10 до 80% за 20–30 минут. Автомобиль оснащен солнечной панелью, которая помогает рекуперировать часть используемой электроэнергии.

Внутри электрического внедорожника также воплощены дизайнерские решения, сочетающие в себе природную естественность, движение и неподвижность как часть живописного первоклассного интерьера. Внутреннее пространство машины легко трансформируется. Интерактивный 27-дюймовый дисплей может переместить путешествующих из реального мира в виртуальный. Одновременно он является интеллектуальным центром, выпол-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ Q.R CODE

КОНЦЕПТКАР
ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ, ПРОТОТИПЫ



няющим все требования водителя и пассажиров, включая мультимедийные функции, климат-контроль и обеспечение комфорта.

Внедорожник имеет три режима салона, которые предусмотрены для различных дорожных ситуаций и требований. Активный режим работает, когда Concept EV9 находится в движении. Два других режима предназначены для ситуаций, когда автомобиль неподвижен. В стоящей машине внутреннее пространство больше напоминает удобную гостиную, дающую пассажирам возможность взаимодействовать, расположившись лицом друг к другу. Сиденья второго ряда складываются и превращаются в стол. Во втором стационарном режиме можно открыть заднюю дверь, чтобы полнее насладиться окружающей природой.

Недавно Kia широко заявила о намерении стать мировым поставщиком устойчивых мобильных решений, а также о стремлении компании к 2045 году достичь углеродной нейтральности во всех звеньях своей производственно-сбытовой деятельности. Стратегия состоит из трех компонентов – «Устойчивая мобильность», «Устойчивая планета» и «Устойчивая энергетика». В ней предусматривается оптимизация процессов логистики, производства автомобилей, использования транспортных средств и утилизации отходов. Concept EV9 для Kia олицетворяет важную часть реализации этой глобальной стратегии. ■

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Реклама



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

www.cto.kz
www.авто-сервис.kz
www.corgni.kz



NISSAN



ГЛОБАЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ

Компания Nissan Motor представила концепцию Ambition 2030, которая направлена на расширение возможностей мобильности, на развитие новых интересных проектов и технологий.

Конечно же, в центре долгосрочной стратегии компании находится электрификация. В течение ближайших пяти лет в нее будет инвестировано два триллиона иен. К 2030 финансовому году Nissan планирует выпустить 23 новых электрифицированных модели, 15 электромобилей, а к 2028 финансовому году намечено запустить производство автомобилей с твердотельными аккумуляторами (ASSB).

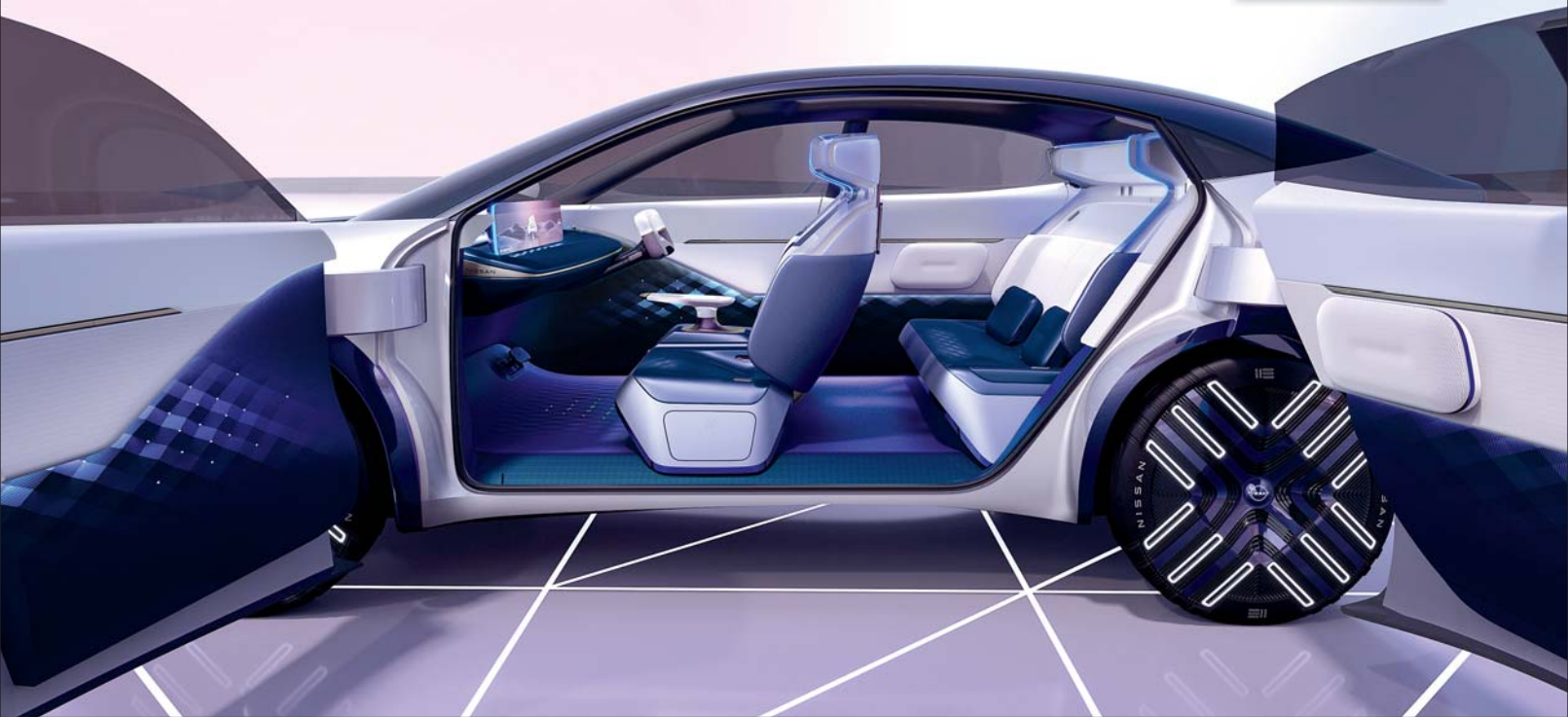
Реагируя на критические экологические и социальные потребности, на запросы клиентов, Nissan стремится к более чистому и безопасному миру. В то же время стратегия развития предусматривает расширение возможностей для путешествий, для создания интеллектуальной экосистемы с интегрированной мобильностью.

В течение следующих десяти лет Nissan планирует предложить интересные электрифицированные автомобили и новые технологии, одновременно расширяя свою деятельность





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



по всему миру. Компания стремится к 2050 году обеспечить углеродную нейтральность во всем жизненном цикле своей продукции.

Как один из пионеров в области электромобилей (EV), Nissan демократизировал это средство передвижения и произвел немалые вложения в создание инфраструктуры зарядки и управления энергопотреблением. С выпуском к 2026 году 20 новых моделей электромобилей Nissan намерен к 2030 году увеличить объем продаж в Европе на 75%, в Японии – на 55%, в Китае и США – на 40% в каждой из стран.

Главный операционный директор Nissan Ашвани Гупта в своей речи по поводу принятия стратегии развития Ambition 2030 подчеркнул, что коллектив компании гордится богатым опытом и своей значимой ролью в революционном направлении электрификации автомобилестроения. Он заверил, что Nissan и далее продолжит движение к ускорению естественного перехода на электромобили, создавая привлекательные предложения для клиентов по всему миру. Чтобы



добиться прогресса в этом направлении, компания продолжит совершенствовать литийионные аккумуляторы и внедрять бескобальтовые технологии, чтобы к 2028 году снизить их стоимость на 65%. К 2024 году компания планирует подготовить к выпуску твер-

дотельных аккумуляторов пилотный завод в Иокогаме.

С внедрением революционной технологии ASSB Nissan сможет расширить ассортимент электромобилей и предложить более высокую производительность транспортных средств.





Как ожидается, уменьшая время зарядки до одной трети от теперешнего, ASSB сделает электромобили более эффективными и доступными. Кроме того, Nissan ожидает, что твердотельные элементы существенно снизят стоимость аккумуляторных блоков. Это путь к достижению экономического паритета между электромобилями и автомобилями с двигателем внутреннего сгорания. В сотрудничестве с партнерами Nissan намеревается увеличить свои глобальные производственные мощности в производстве аккумуляторов до 52 ГВт*ч к 2026 финансовому году и до 130 ГВт*ч к 2030 финансовому году. Выпуск батарей будет поддерживаться глобальной системой поставок для полного удовлетворения нарастающего спроса.

Вместе с форсированием работ в сфере электрификации компания также стремится расширить предложение в сегменте передовых систем помощи водителю, технологий автономных транспортных средств и интеллектуальных технологий, новых услуг





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

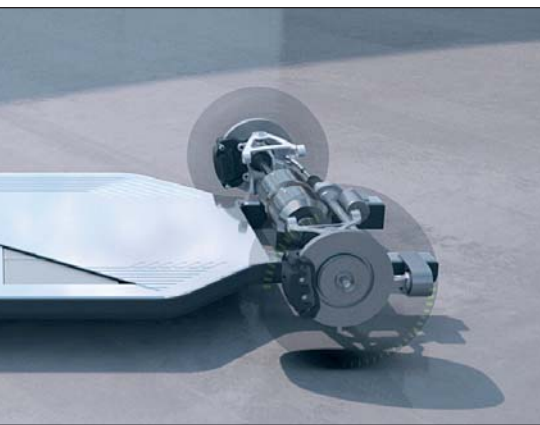
в области мобильности и партнерских отношений. В частности, к 2026 году Nissan намеревается распространить технологии ProPilot более чем на 2,5 миллиона автомобилей. К 2030 году планируется внедрить системы Lidar новейшего поколения практически в каждую новую модель.

В дополнение к обновлению технологий Nissan локализует производство и снабжение, чтобы сделать электромобили более конкурентоспособными. Компания расширит свой концептуальный проект EV36Zero, который был запущен в Великобритании, на рынки Японии, Китая и США. EV36Zero – это полностью интегрированная экосистема производства и обслуживания, объединяющая мобильность и управление энергопотреблением с целью достижения углеродной нейтральности.

Обеспечение экологичности автомобильных аккумуляторов также будет оставаться приоритетом для Nissan. Опираясь на десятилетний опыт работы с 4R Energy в области перепрофилирования и переработки батарей, компания намеревается расширить свои мощности по ремонту аккумуляторов за пределы Японии, открыв новые предприятия в Европе в 2022 году и в США в 2025 году.

Планируется, что обновляемая инфраструктура Nissan будет поддерживать экономику замкнутого цикла в управлении энергопотреблением. Компания намерена к 2026 году инвестировать до 20 миллиардов иен в инфраструктуру зарядки.

В ходе наращивания темпов инноваций в области мобильности Nissan намеревается нанять свыше 3000 сотрудников для реализации передовых исследований и разработок по всему миру, вместе с тем продолжая повышать квалификацию уже работающих специалистов. Компания также будет развивать сотрудничество в рамках Североатлантического союза, чтобы обеспечить экономию средств и обмен опытом в таких областях, как углеродно-нейтральные технологии, электрификация, программное обеспечение и услуги.









www.avtomalyar.kz



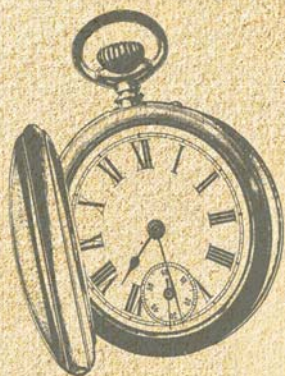
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ



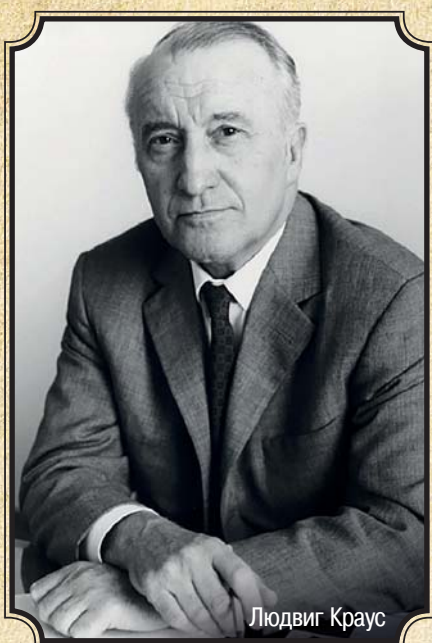



+7 /727/ 339-82-53, +7 /707/ 225-39-99

e-mail: info@avtomalyar.kz



ДЕКАБРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Людвиг Краус

110 лет назад

26 декабря 1911 года родился Людвиг Краус – выдающийся инженер, которому марка Audi обязана своим возрождением. Карьеру Людвиг Краус начал в Daimler-Benz в 1937 году с проектирования моторов. В 51-м он

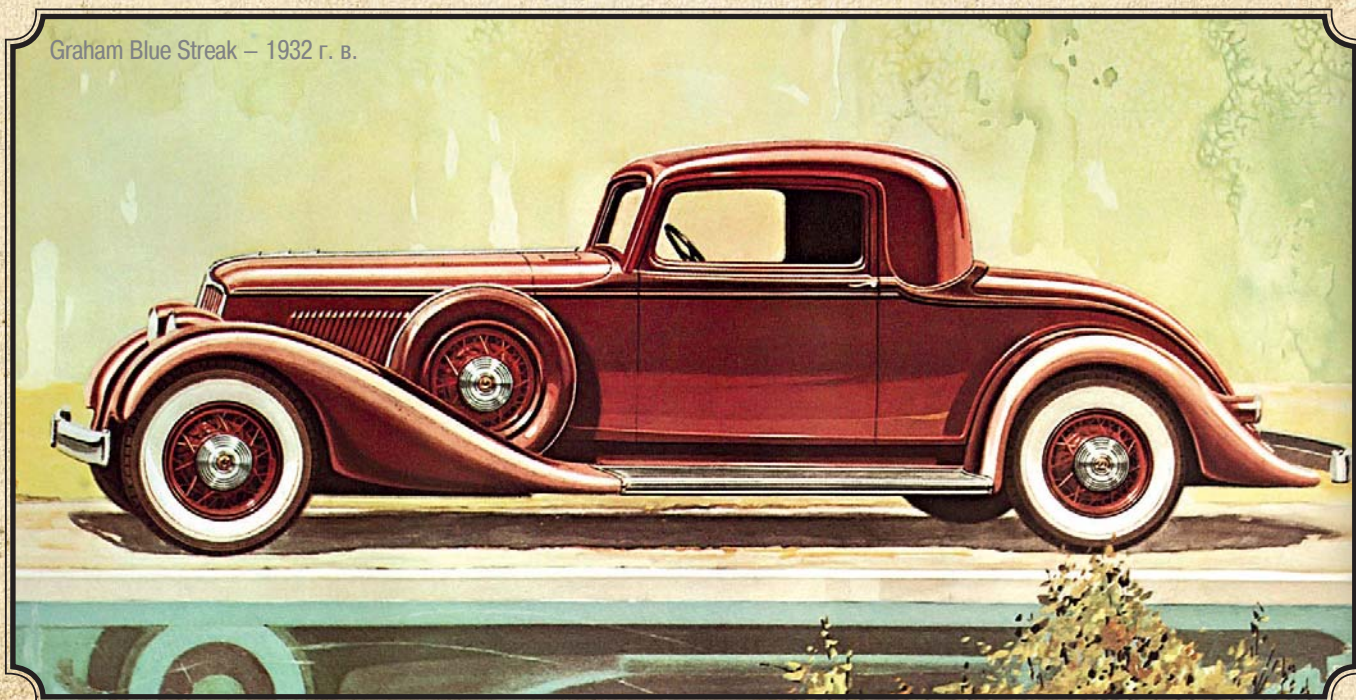
возглавил отдел гоночных разработок, под его руководством было создано семейство W196, одержавшее множество побед, включая два чемпионства в «Формуле-1». 1 октября 1963 года Краус занял должность главного конструктора компании Auto Union, за несколько лет до того выкупленной «Даймлером». Здесь перед ним встала серьезнейшая задача перехода от устаревших двухтактных моторов к четырехтактным. И это удалось. Мотор, как его принято называть, «среднего давления» (Mitteldruck) базировался на архитектуре даймлеровской многотпливной силовой установки для военной техники и в самом деле имел степень сжатия немного выше, чем у большинства тогдашних аналогов (11,2:1). Для выпуска новой модели решили отказаться от марки DKW, слишком сильно завязанной на двухтактные моторы, и воскресить уже почти забытый бренд Audi. В январе 65-го остатки Auto Union перешли под контроль Volkswagen. Его начальник Генрих Нордхофф крепя сердце принял уже готовую машину, но запретил дальнейшую разработку Audi, заодно уволив 150 инженеров. Бесконечно модернизировать «Жук» Людвиг Краус не хотел. Для него было очевидно,

что потенциал заднемоторного ветерана исчерпан. Втайне от руководства Volkswagen он собрал небольшую группу и сделал более крупную машину, позже названную Audi 100. Когда Нордхофф увидел ее, то изменил мнение и дал добро на развитие марки Audi. До своего выхода на пенсию в 73-м Людвиг Краус организовал передачу разработанных им технологий «Фольксвагену», что помогло быстро преодолеть сложный период, связанный с отказом от «Жука». Им же был подготовлен проект 5-цилиндрового бензинового мотора, который поставили уже на второе поколение «сотки». Также именно Людвиг Краус познакомил Volkswagen с дизайнером Джорджетто Друджаро, без которого трансформация вольфсбургской марки могла бы и не оказаться настолько успешной.

90 лет назад

8 декабря 1931 года в США дебютировало новое поколение полноразмерных машин марки Graham, известное под прозвищем Blue Streak. Это был тот случай, когда модель, выпущенная компанией второго эшелона, определила направление развития отрасли. В первую очередь это касалось внешнего вида. Экстерьер разработал Эймос

Graham Blue Streak – 1932 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ХРОНОГРАФ
ФАКТЫ, ДАТЫ, ИСТОРИЯ АВТОПРОМА

pitstop

Opel Rekord II – 1972 г. в.



Нортап – лучший на тот момент американский дизайнер, превративший искусство кузовостроения в формализованное мастерство. Что бросалось в глаза, так это удлиненные крылья, дополненные спускающимися до самого пола «юбками». Таким образом, неэстетичные элементы шасси оказывались полностью закрытыми, а профиль автомобиля получался более «летающим». На визуальную стремительность работали наклоненная назад радиаторная решетка и лобовое стекло. Целостность образу придавали отсутствие пробки радиатора (впервые упрятана под капот) и окраска корпусов фар в цвет кузова. Первым в мире Graham стал предлагать блестящую окраску, но не привычный в наши дни металлик с добавкой алюминиевой пыли, а краску с кристалликами гуанина – вещества, которое заставляет переливаться чешую рыб. Но прорывной была не только внешность Blue Streak, но и отдельные технические решения. Так, в задней части рамы сделали «окна», и задняя ось теперь проходила сквозь них. Это уменьшило высоту кузова на 7 см без ущерба для внутреннего пространства, а также, за счет размещения подвески по бокам от рамы, расширило колею, что благотворно сказалось не только на пропорциях машины, но и на поперечной устойчивости. С 1934 года Graham начал предлагать приводимый от коленвала компрессор. Сначала для флагманской «восьмерки», мощность которой выросла сразу на 42%, а после и для 6-цилиндровых моторов. В итоге марке Graham до конца 90-х принадлежал рекорд по общему числу выпущенных автомобилей с механическим нагнетателем. Конкуренты не сидели сложа руки, и вскоре стиль «Грэма»

в общих чертах повторяли многие. Реклама 1933 года так и преподносила Blue Streak – как автомобиль, которому чаще всего подражают. Двумя годами позже, когда стремительное развитие дизайна отбросило Graham в арьергард, штатные стилисты фирмы попытались наскоро повернуть рестайлинг, но все испортили: из-за сузившейся радиаторной решетки машина стала выглядеть выше, чем была в реальности. Для не самой крупной компании в условиях затянувшейся Великой депрессии это был приговор. Через пять лет Graham свернул производство, что примерно совпало по времени с окончательным истощением стиля, заложенного в серии Blue Streak.

50 лет назад

27 декабря 1971 года начался выпуск Opel Rekord поколения D. Из-за возможной путаницы с обозначением дизельных машин для маркировки этого «Рекорда» чаще применялась

римская цифра II. Кстати, и дизельная модификация у него была – впервые в истории «Опеля». В целом же это была эволюция исключительно удачного поколения C: довольно простая, но хорошо отлаженная и доступная по цене машина с намеком на спортивный характер. Подвеска «Рекорда» может показаться примитивной – двухрычажка спереди и пятиштанговый мост сзади, но полвека назад это решение работало лучше многих ранних полностью независимых схем. Под капотом стояли уже знакомые агрегаты серии C1H (распредвал у самой головки блока), довольно мощные (до 97 л. с. у варианта 1900), но прожорливые. Сейчас звучит странно, но тогда «Рекорд» всерьез сравнивали с БМВ 5-й серии, и преимущество баварской машины не было соразмерно разнице в цене. Особенно когда речь шла о 6-цилиндровых вариантах, которые у «Опеля» уже второе поколение подряд продавались под отдельным именем

Opel Rekord II – 1972 г. в.





Opel Rekord II – 1972 г. в.

Commodore. Приметой времени стала забота о пассивной безопасности. Борта и крышу «Рекорда» усилили, а в носовой и задней части появились сминаемые зоны. После топливного кризиса осени 1973 года предпочтения массового покупателя изменились. Культ скорости сошел на нет, и куда больше внимания стали уделять экономичности и комфорту. Спрос начал смещаться в сторону машин классом ниже. Как следствие, автомобилей данного поколения сделали примерно на 100 тысяч меньше, чем машин предшествующего, но миллионную отметку все равно преодолели с запасом.

40 лет назад

8 декабря 1981 года на американскую землю прибыли первые автомобили под эмблемой Mitsubishi. На самом деле машины этой фирмы продавались в США уже десять лет – в рамках соглашения с корпорацией Chrysler. На начало 70-х японцам такой вариант, когда не нужно строить дилерскую и сервисную сеть, а можно пользоваться пунктами партнера, казался выигрышным. Но экономия вышла боком. Дилеры, заботясь о собственной прибыли, не прилагали усилий к сбыту японских авто, ведь любой «настоящий» Plymouth или Dodge выходил дороже. Таким образом,

компания Mitsubishi не извлекла почти никакой выгоды из топливного кризиса 1973–1974 годов, по итогам которого в США резко расширились сети продаж японских марок. Во второй половине 70-х управленческие просчеты погрузили Chrysler в глубочайший кризис, что стало еще одним сдерживающим фактором для распространения машин Mitsubishi в Америке. Не радовало японцев и то, что Chrysler начал продавать в США собственные субкомпакты европейского происхождения. Отношения между партнерами испортились. В 80-м Chrysler продал Mitsubishi свое австралийское отделение, но полный разрыв пришлось отложить. Правительство США ввело квоты на прямой импорт японских автомобилей, и в рамках этих квот на долю Mitsubishi пришлось лишь 30 тысяч штук. Поэтому с 1982 года в Америке поступили в продажу модели промежуточного между «Миражом» и «Галантом» размера Tredia (седан) и Cordia (купе), а также спортивный Starion. Массовый Mirage по-прежнему ввозили и продавали как Dodge Colt. Для преодоления ограничений стороны в конце концов договорились о новом совместном предприятии Diamond-Star. Открыли завод только к началу 1989 года, и очень скоро выяснилось, что если одна и та же машина продается и под американским, и под японским брендом, то большинство выберет японский. Через два года Chrysler продал Mitsubishi свою долю, и партнерство постепенно увяло в середине 90-х. ■

Mitsubishi Tredia – 1982 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АВТОМАРКЕТ
ЗАПЧАСТИ, ГАДЖЕТЫ, ИНСТРУМЕНТ



BILSTEIN GROUP ПРЕДОСТАВЛЯЕТ 3-ЛЕТНЮЮ ГАРАНТИЮ НА ПРОДУКЦИЮ БРЕНДОВ FEBI, SWAG И BLUE PRINT

Группа компаний bilstein group предоставляет гарантию на весь ассортимент запасных частей для легковых автомобилей и коммерческого транспорта, которая действует в течение трех лет. Компания повышает сроки гарантийных обязательств производителя.

Гарантия действует на территории любой страны и охватывает ассортимент всех брендов bilstein group: febi, SWAG и Blue Print.

Важно знать, что гарантия вступает в силу с момента установки, а если нет документов, подтверждающих дату установки, то с момента покупки. Срок действия гарантии – 3 года без ограничения по пробегу.

На что дается гарантия?

Гарантия дается на отсутствие производственного брака. Стоит отметить, что 99% всех обращений по гарантии никак не связаны с производственным браком детали, но тем не менее компенсируются в рамках лояльности к потребителям.

Будет ли действовать при самостоятельной установке детали?

bilstein group дает гарантию на запчасть, а не на установку, поэтому гарантия действует вне зависимости от места установки, главное – это соблюдение технологии ремонта автопроизводителя.

Что нужно сделать, чтобы воспользоваться гарантией?

Здесь есть два варианта:

1. Обратиться к продавцу, у которого была куплена запчасть. Конечно, лучше, чтобы это был официальный дистрибьютор компании bilstein group: в этом случае рассмотрение рекламации будет максимально быстрым.

2. Обратиться напрямую в компанию bilstein group через форму обратной связи на сайте соответствующего бренда.

При обращении через форму обратной связи необходимо предоставить:

- VIN автомобиля
- Фото маркировки и неисправности запасной части
- Информацию о продавце
- Скан заказа-наряда, подтверждающего покупку или установку

Какие способы компенсации вы можете получить:

- Денежная компенсация (через дистрибьютора/продавца)
- Новая аналогичная запчасть
- Любая другая запчасть из ассортимента bilstein group

Обращаем ваше внимание, что



существуют ситуации, на которые гарантийная поддержка распространяться не будет, например: неправильная установка, несоблюдение требований автопроизводителя по техническому обслуживанию и эксплуатации авто-

мобиля или использование изделий в автомобилях, для которых они не предназначены.

Гарантия bilstein group – это гарантия отсутствия производственного брака во всей линейке продукции производителя!



febi:
www.febi.com/ru



SWAG:
www.swag.de/ru



Blue Print:
www.blue-print.com/ru

Вы можете найти всю информацию относительно условий новой гарантии на сайтах брендов bilstein group.



Текст: Михаил Логинов,
фотоматериал VW

VOLKSWAGEN T-ROC ОБНОВЛЕННЫЙ

Недавно состоялась мировая премьера новой версии этого компактного кроссовера. Обновленный дизайн, передовые вспомогательные системы и многочисленные цифровые услуги позволяют немецкому концерну продолжить историю успеха популярной модели.

Сочетание прогрессивного внешнего вида, спортивных характеристик и функциональной универсальности сделало T-Roc одним

из самых продаваемых автомобилей Volkswagen за последние четыре года. Интересно, что, не имея прямого предшественника, модель в одночасье

стала ключевым элементом производственной программы концерна. С момента выхода на рынок в 2017 году было продано более миллиона единиц





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ СТРАНИЦЕ СКАНИРУЙ QR CODE



компактных внедорожников T-Roc. В конце 2019 года в модельный ряд вошел спортивный T-Roc R, а к весне 2020 года T-Roc Cabriolet объединил в себе сильные стороны внедорожника с возможностью поездок без крыши над головой.

В обновленной линейке появились все три модификации модели – T-Roc, T-Roc R и T-Roc Cabriolet. Автомобили



сохранили узнаваемую форму кузова, однако линии экстерьера нового T-Roc были заострены. Светодиодные фары и затемненные задние фонари входят в стандартную комплектацию. В качестве опционального дополнения доступны светодиодные матричные фары IQ Light, подсветка фальшрадиаторной решетки, а также блоки задних фонарей с новой графической структурой и динамическими указателями поворота. Пять новых оттенков окраски кузова и недавно разработанные 17- и 19-дюймовые легкосплавные диски предоставляют покупателям возможность персонализации автомобиля.

Варианты силовых приводов нового T-Roc предлагают выбор из трех двига-

телей TSI и двух TDI. В зависимости от выбранного мотора трансмиссия может быть 6-ступенчатой механической или 7-ступенчатой DSG. Литровый трехцилиндровый двигатель TSI развивает максимальную мощность в 110 л. с., четырехцилиндровые двигатели имеют мощность 150 л. с. (полторалитровый TSI) и 190 л. с. (двухлитровый TSI). Два двухлитровых четырехцилиндровых двигателя TDI имеют мощность 115 и 150 лошадиных сил. В качестве альтернативы переднеприводным модификациям предусмотрен и полный привод 4motion – в сочетании с двухлитровым TSI мощностью 190 л. с. или дизельным двигателем мощностью 150 лошадиных сил.

В стандартной комплектации новый T-Roc поставляется с усовершенствованными системами помощи водителю Front Assist и Lane Assist. Кроме того, новый IQ.Drive Travel Assist и Predictive Cruise Control обеспечивают помощь водителю в рулевом управлении, замедлении и ускорении на скоростях до 210 километров в час. Интегрируя сигналы от передней камеры, данные GPS и карт, система управления транспортным средством может сообщить о требованиях ограничения скорости, о въезде и выезде из населенного пункта, о перекрестках и развязках с круговым движением.

Новый T-Roc оснащен модульным информационно-развлекательным комплексом инструментов третьего поколения (MIB3), который позволяет широко использовать онлайн функционал и услуги. В рамках стандартного пакета в Европе можно в течение года безвозмездно пользоваться услугами We Connect Plus. Это означает, что владельцам автомобиля будут





доступны голосовое управление и потоковая передача данных в режиме онлайн. По желанию приобретателя автомобиля функции Apple CarPlay и Android Auto также могут быть интегрированы в систему управления по беспроводной связи через App-Connect Wireless.

Интерьер новинки примечателен обновленным информационным дисплеем, наличием инновационных технологий и отделкой из высококачественных материалов. Новая передняя панель имеет мягкую поверхность

из вспененного материала, дисплей информационно-развлекательной системы выполнен в виде планшета и расположен на передней панели за рулевым колесом, в зоне прямой видимости, неподалеку от комбинации приборов. Многофункциональное рулевое колесо, которое является частью стандартного пакета, имеет новый дизайн, который способствует более удобному управлению автомобилем. Также в стандартную комплектацию входит качественная текстильная обивка дверей. В линиях комплектации

Style и R-Line обивка дверей и подлокотники выполнены из качественного кожзаменителя и оформлены дизайнерскими прострочками, как и подголовники. Еще одна особенность линии оборудования Style – комфортные сиденья ArtVelours. В R-Line в качестве опции доступны кожаная обивка Nappa, а также первоклассные спортивные сиденья для водителя и переднего пассажира, ранее их можно было получить только в T-Roc R.

В зависимости от комплектации информационно-развлекательный





ДЛЯ ПРОСМОТРА ЦИФРОВЫХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РИКЛИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



дисплей может быть восьмидюймовым или размером 9,2 дюйма. Цифровая приборная панель опционально доступна в размере 10,25 дюйма, как Digital Cockpit Pro.

Комплектация Style может похвастаться двухцветным лакокрасочным покрытием, дополнительными хромированными элементами, фоновой подсветкой и удобными сиденьями. Внешний вид и оснащение R-Line теперь в еще большей степени основаны на топовой модели T-Roc R. Уникальный характер автомобиля проявляется во многих отношениях, например в ярком спортивном дизайне бампера и многофункциональном спортивном рулевом колесе с сенсорным управлением. Кроме того, новый T-Roc в сочетании с линейкой оборудования R-Line имеет спортивный пакет, включающий выбор профиля вождения, прогрессивное рулевое управление и спортивную ходовую часть. Покупатели могут выбрать дизайн-пакет Black Style в сочетании с линиями оборудования Style и R-Line. Черные элементы в экстерьере и интерьере создают брутальный спортивный образ.

Новый T-Roc R с его двигателем мощностью 300 л. с. является самым динамичным компактным внедорожником в семействе моделей. Эту характеристику поддерживают также спортивная ходовая часть и полный привод 4motion. Гоночный характер автомо-

биля подчеркивает характерный звук. А недавно разработанное спортивное рулевое колесо оснащено специальной кнопкой «R» для прямого доступа к выбору профиля вождения.

Обновленная версия T-Roc Cabriolet теперь откровеннее, чем когда-либо, свидетельствует об удовольствии от вождения, о любви к свободе и интересе к жизни. Кабриолет оснащен трехслойной тканевой мягкой крышей с электроприводом, который делает свою работу менее чем за девять секунд. Четырехместный автомобиль с

открытым верхом доступен в вариантах комплектации Style и R-Line. Покупатели могут выбрать между литровым двигателем TSI мощностью 110 л. с. и 1,5-литровым двигателем TSI мощностью 150 лошадиных сил.

Новые T-Roc и T-Roc Cabriolet уже доступны для заказа, T-Roc R можно будет заказать в начале нового года. Весной 2022 года все модификации должны поступить к официальным дилерам бренда. Стартовая цена нового T-Roc с двигателем 1.0 TSI составляет 23 495 евро. ■





NISSAN TOWNSTAR



— НАДЕЖНОСТЬ С ГАРАНТИЕЙ

На европейский рынок вышла новая версия легкого коммерческого автомобиля Nissan Townstar. Этот LCV автопроизводитель предлагает в двух вариантах: в виде пассажирского микроавтобуса и в виде фургона.

Новинка оснащена высокоэффективным 130-сильным бензиновым двигателем объемом 1,3 литра, соответствующим последним нормам Euro 6d-Full. Расход топлива заявлен в

6,4 литра на 100 километров.

Представители Nissan заверили потенциальных приобретателей, что машина благодаря ее универсальности и передовым технологиям, лежащим в

основе каждой версии, сможет решать широчайший круг задач в повседневной коммерческой деятельности.

В ходе испытаний по стандарту Euro NCAP пассажирская версия





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

автомобиля получила четыре звезды из пяти возможных. Это свидетельствует о высокой надежности и безопасности конструкции Nissan Townstar.

Пятиместный микроавтобус предлагает лучшую в своем классе вместительность. Здесь самое просторное пространство в ногах – 1,478 м спереди и 1,480 м сзади. В плечах и в локтевой зоне пассажиры тоже не должны испытывать неудобств, так как здесь места предусмотрено еще больше – 1,524 м спереди и 1,521 м сзади. Производитель подчеркивает и удобство посадки: передние двери распахиваются почти на 90 градусов, а назад можно сесть, войдя через раздвижные двери. Пассажирская версия автомобиля также предлагает лучшую в своем классе звукопроницаемость салона благодаря более толстому стеклу и улучшенной звукоизоляции. Комфортная температура легко настраивается с помощью интуитивно понятного управления двухзонной системой климат-контроля с задними дефлекторами.

Багажное пространство варьируется в объеме от 775 до 3500 литров. Кроме того, спереди и сзади вместимость мест хранения суммарно составляет 49,5 литра.

В стандартной комплектации нового микроавтобуса Townstar предусмотрены светодиодные фары, несколько камер для кругового, 360-градусного обзора, а также монитор Nissan Around View (AVM).

Обе версии комплектуются ассистентом удержания полосы движения и системой распознавания дорожных знаков. Помимо этого присутствует помощь при раскачивании прицепа, предупреждение о слепых зонах, помощь при трогании с уклона, помощь при боковом ветре и интеллектуальное экстренное торможение.

Надежность и качество новинки Nissan поддерживает страховыми обязательствами на пять лет или на 160 тысяч километров пробега. ■





ТОУОТА АУГО Х НОВЫЙ УРОВЕНЬ СТИЛЯ И ДИНАМИЧНОСТИ



Для просмотра видео
сканируй QR code

Вице-президент по продуктам и маркетингу Toyota Motor Europe Андреа Карлуччи, представляя новинку, подчеркнул, что сегмент «А» очень важен для компании. Он не только привел множество новых клиентов, но и выполняет важную миссию – предоставляет каждому доступное средство передвижения. В свою очередь директор по дизайну Toyota European Design and Development Ян Картабиано выразил уверенность в том, что каждый заслуживает «крутую машину».

Новая версия модели построена на успешно проявившей себя платформе Toyota New Global Architecture (TNGA), впервые представленной в новом Yaris, точнее на ее модификации GA-B. Чтобы соответствовать ожиданиям европейских клиентов от автомобиля А-сегмента, специалисты Toyota стремились создать компактный и маневренный автомобиль, объединяющий при этом передовые технологические достижения, экономичность и удобство эксплуатации.

С тех пор как Aygo в 2005 году впервые вышел на рынок, он не только стал самым доступным автомобилем Toyota в Европе, но и порадовал покупателей своим «задорным характером». Многие владельцы обнаружили в модели новый стиль, самобытность

Обновленная версия этого компактного городского кроссовера проектировалась командой дизайнеров EDI в Ницце (Франция), чтобы точно соответствовать европейским требованиям городской мобильности. Стремясь сделать новый Aygo X лучшим продуктом в своем сегменте, Toyota провела тщательное исследование, прислушиваясь и к пожеланиям автолюбителей.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

и возможность подчеркнуть свою индивидуальность.

Двухцветное исполнение Aygo X в сочетании с новой цветовой концепцией пряностей успешно подчеркивает пропорции автомобиля и привлекает внимание. Новая клиновидная форма крыши усиливает динамику и создает более спортивный образ. Крупные длинные фары слегка заходят на капот, острым концом уходя к передней стойке. Визуально это воспринимается как форма, навязанная стремительным движением. На мощь намекает низко расположенная крупная трапециевидная фальшрадиаторная решетка. Молдинги колесных арок направляют воздушный поток от шин к задней части автомобиля, уменьшая турбулентность.

Цветовая гамма нового Aygo X вдохновлена различными специями, каждая из которых отражает особенности автомобиля. Насыщенно-зеленый «кардамон» создает впечатление стиля и элегантности, изысканности и эстетики. «Перец чили» – огненный оттенок, который привлекает внимание вкраплением мелких металлических синих чешуек в красный лак. «Имбирь» – это насыщенный и сложный бежевый оттенок, несущий тепло и намекающий на острый дух приключений. «Можжевельник» – синий мужественный оттенок с ледяной прохладой и легкими красноватыми нюансами. Все варианты резко контрастируют с черным цветом крыши и задней части автомобиля.

Ограниченная серия Aygo X в оттенке «кардамон» будет доступна в течение первых шести месяцев продаж с дополнительными матовыми акцентами оранжевого цвета и изготовленными на заказ 18-дюймовыми матовыми черными легкосплавными колесными дисками.

При адаптации модели к платформе GA-B обновленный Aygo X приобрел модифицированное, более компактное



заднее шасси и более короткие свесы. При длине 3,7 метра обновленная версия машины на 23,5 см длиннее предыдущей, хотя колесная база увеличена всего на 9 сантиметров. Высота автомобиля увеличена на 5 см, до 1,51 метра. Общая ширина кузова прибавила 12,5 см, до 1,74 метра. Разработанный для движения по узким городским улицам Aygo X имеет довольно скромный радиус разворота – всего 4,7 метра. Клиренс по сравнению с предыдущим поколением Aygo увеличен на 1,1 сантиметра. Для улучшения обзора угол передней стойки увеличен до 24 градусов. Впервые для модели предлагается брезентовый верх. Благодаря применению высококачественных материалов, которые обычно используются в моделях премиум-класса, эта вставка из пару-

сины предлагает улучшенную защиту от воды и пыли. Конструкция ветрового дефлектора позволяет не сильно конфликтовать с воздушным потоком.

Модель комплектуется отмеченным множеством наград трехцилиндровым литровым двигателем 1KR-FE, который был улучшен для соответствия строгим европейским нормам выбросов. Заявленный производителем расход топлива составляет 4,7 литра на 100 километров с допустимыми выбросами CO₂ в 107 граммов на километр. В качестве трансмиссии предлагается новая S-CVT, по мнению разработчиков, обеспечивающая лучший в своем классе отклик, интуитивно понятное переключение передач и линейность при сохранении оптимального баланса в передаче мощности двигателя и расхода топлива. Колеса





большого, чем ранее, размера согласованно работают с проверенной подвеской, которая стала жестче, благодаря чему уменьшились углы крена — соответственно, стал выше комфорт и улучшилась управляемость.

Тема специй проявляется не только внешне, но и внутри автомобиля. Пряные оттенки в интерьере видны всюду, включая приборную панель и центральную консоль. Присутствуют здесь и мандариновые акценты.

Конструкторы «отодвинули» передние сиденья на 2 см друг от друга, таким образом добавилось свободное место на уровне плеч. Переднее сиденье теперь выше на 5,5 см, это увеличило обзорность и придало пассажирам и водителю более уверенную позицию. Пространство за задними сиденьями, увеличившееся в длину на 12,5 см, прирастило объем багажника более чем на 60 литров по сравнению с предыдущим поколением, до 231 литра.

Уровень шума в салоне был снижен за счет еще более широкого использования звукоизоляционных материалов. На этом фоне должна неплохо проявить себя аудиосистема премиум-класса, созданная совместными усилиями Toyota и JBL. Аудиосистема состоит из четырех динамиков с усилителем на 300 Вт и 20-сантиметровым сабвуфером.

Компактный автомобиль оснащен некоторыми важными новинками в сфере коммуникаций и безопасности. Его владельцы смогут всегда оставаться на связи благодаря Toyota Smart Connect и приложению для смартфонов MyT. Функционал Toyota Smart Connect сопряжен с девятидюймовым сенсорным



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

дисплеем высокой четкости. Помимо этого к услугам экипажа предоставлены беспроводная зарядка, аналитические данные по маршруту и параметрам движения. Мультимедийная система Toyota также предлагает облачную навигацию для построения маршрута в реальном времени. Новые услуги будут вводиться с течением времени автоматически посредством беспроводных обновлений. Toyota Smart Connect предлагает проводные и беспроводные подключения смартфона через Android Auto и Apple CarPlay.

Последняя версия Toyota Safety Sense использует комбинацию монокулярной камеры и радар миллиметрового диапазона, на основе этих данных работает система предупреждения столкновений (PCS) с обнаружением транспортных средств. На Aygo X впервые представлены функции обнаружения пешеходов в дневное и ночное время. Также автомобиль имеет функцию предотвращения столкновений, интеллектуальный адаптивный круиз-контроль, отслеживание полосы движения и аварийного ассистента рулевого управления.

Остается добавить, что новый Aygo X ожидают в европейских городах к 2022 году. О цене и комплектации автомобиля производитель сообщит ближе к старту продаж.



Реклама

bilsteingroup®

Bilstein group предоставляет трехлетнюю гарантию на весь ассортимент запасных частей для легковых автомобилей и коммерческого транспорта, действующую на территории любой страны. Гарантия Bilstein group – это гарантия отсутствия производственного брака в ассортименте всех продуктовых брендов компании.

www.bilsteingroup.com/ru



Более подробно с условиями гарантии вы можете ознакомиться на сайте







ГОДА

**ГАРАНТИЯ
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**









НОВИНКИ ОТ ЛИДЕРА ДЛЯ МОТОТРАНСПОРТА

Один из ведущих международных поставщиков технологий и решений для электромобилей компания Vitesco Technologies приложила серьезные усилия к электрификации двухколесного транспорта. Конечно же, этому содействовал большой опыт в разработке продуктов для автомобильного сектора, накопленный компанией.

На самой значимой выставке мотоциклов, на Миланском мотосалоне 2021 года, Vitesco Technologies представила электрические приводы для легких мотоциклов и скутеров. 48-вольтовая система, которую компания показала в Милане, рассчитана на диапазон производительности от 3 до 7 кВт. Систему можно назвать электрифицированным эквивалентом двигателя внутреннего сгорания объемом до 150 куб.

сантиметров. Класс мотоциклов и скутеров с таким объемом мотора играет центральную роль в обеспечении повседневной мобильности в странах Азии. Высокую эффективность и надежность системы обеспечивают блок управления электроприводом и прочный индуктивный ротор. Vitesco Technologies готова запустить 48-вольтовую систему для мототранспорта в серийное производство.

Специалисты Vitesco Technologies предполагают, что в ближайшем будущем в переходной фазе для больших мотоциклов важную роль будут играть гибридные решения. Ограничения по CO₂ уже не могут реализовываться только с помощью модернизации двигателя внутреннего сгорания. Поэтому в Милане компания показала мотоцикл, в

котором ДВС дополнен 48-вольтовым стартер-генератором с ременным приводом. Благодаря этому дополнению мотоцикл может преодолевать короткие расстояния в полностью электрическом режиме. Кроме того, гибридное решение заметно улучшает производительность, особенно в среднеразмерных мотоциклах. Блок PDCU (Powertrain Domain Control Unit) в гибридных системах формирует стратегию управления. Этот главный контроллер управляет 48-вольтовой машиной, обмениваясь данными с блоком управления двигателем внутреннего сгорания и координируя два типа привода. Электроника решает, когда использовать электрический привод, а когда задействовать ДВС или использовать оба привода. Также PDCU несет ответственность за плавные переходы между режимами движения. В гибридном мотоцикле работает интеллектуальный актуатор (Smart Transmission Actuator), который может переключать передачи самостоятельно и без включения сцепления.

Еще одно решение, переносимое Vitesco Technologies из мира автомобилей в пространство мотоциклов, — это функция старт-стоп. В двухколесных транспортных средствах объемом до 250 куб. см она реализуется довольно просто. Для этого установленный в мотоцикле 12-вольтовый генератор переменного тока модифицируется так, что работает он не только как генератор, но и как исполнительный механизм для запуска двигателя внутреннего сгорания. Это означает, что стартер можно не устанавливать. Привод также





Для просмотра статьи перейдите в этот раздел сайта на сайте



можно использовать для увеличения мощности в определенных дорожных условиях.

Третье поколение электрических мотор-редукторов Vitesco Technologies используется во многих моделях легковых автомобилей с 2019 года. Это высокоинтегрированный, компактный и легкий блок, включающий в себя электродвигатель, силовую электронику (инвертор) и редуктор. Этот блок подходит для самых маленьких трех- или четырехколесных электромо- билей, таких, например, как рикши или гольфкары.

Для классических приводов и мотоциклов высокого класса Vitesco Technologies предложила новый вариант двигателя M4 со специальной функциональной особенностью: M4 REK использует электрический привод дроссельной заслонки, а не привычный тросик. Это предоставляет системе управления двигателем полный контроль над воздушным трактом и означает, что все параметры могут быть оптимизированы для снижения расхода топлива и вредных выбросов. Управление дросселем по проводам также позволяет использовать разные режимы движения, например «эко» или «спорт».

Также на выставке в Милане Vitesco Technologies показала системы управления для одно- и двухцилиндрового двигателей, систему управления M4D, работающую с двигателями, имеющими до четырех цилиндров, а также компактный сдвоенный блок электронного управления дроссельной заслонкой (Electronic Throttle Body, Twin Parallel).

МОТОКЛУБ

pitstop

ОБЗОРЫ, НОВИНКИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, ТЕСТЫ



Фото: Akrapovic

АКРАПРОВИЧ ДЛЯ YAMAHA R7

Всемирно известная словенская компания Akrapovic недавно представила новую выхлопную систему Racing Line (Titanium) для мотоцикла Yamaha R7 2021 года.

Новинка состоит из титанового корпуса, а также из стальных труб и коллекторов. Весит она на 700 граммов меньше, чем стоковый выхлоп мотоцикла. Racing Line (Titanium) имеет сертификат одобрения ЕС/ЕСЕ и оснащена каталитическим нейтрализатором, что позволяет соответствовать действующим допускам Euro 5.

Как показали испытания на динамометрическом стенде, выхлопная система от Akrapovic по сравнению со стандартным выхлопом увеличивает

мощность двигателя на две лошадиные силы. Бонусом к этому выступает сочный, глубокий звук, выгодно подчеркивающий спортивные характеристики мотоцикла. Кроме того, производитель обращает внимание и на то, как форма глушителя гармонирует с линиями мотоцикла. Система Racing Line (Titanium) располагается под основным корпусом байка и частично скрыта обтекателем, однако выходящий с правой стороны глушитель с теплоизоляционным экраном из углеродного волокна выглядит вполне эстетично.

Новая выхлопная система для R7 имеет дизайн, аналогичный версии, установленной на мотоцикле, выигравшем WorldSBK. У любителей тюнинга есть возможность придать своему байку еще более гоночный вид с установкой алюминиевого черного кронштейна глушителя, правда, для этого с R7 нужно снять пассажирские подножки.





ХУДОЖНИК, ВЛЮБЛЕННЫЙ В МЕХАНИКУ

Техническим творчеством будущий мастер начал заниматься со второго класса школы. Как рассказал Андрей, ему всегда нравилось что-то мастерить, вот родители и отдали его в руки наставников городской станции юных техников — была раньше такая замечательная организация в Алматы.

— Очень мне там нравилось. Какие преподаватели у нас были, какие интересные проекты! — вспоминает Андрей. — Я и окончив общеобразовательную школу продолжал ходить на станцию. Принимал участие в выставках, имею две медали ВДНХ СССР. По тем временам это было очень круто! Тем более что за каждую медаль вручали еще и государственную премию в 25 рублей. Первым моим проектом лет в 12 стал велосипед «Балдырган» с установленным на него моторчиком Д6. Мы очень весело гоняли на нем. Потом были мопеды, картинги, мотоциклы... Став старше, помогал ремонтировать автомобили.

Корр.: Так и профессия будущая сформировалась?

— Да, наверное... Хотя первая специальность у меня продавец продовольственных товаров. Еще учась в школе, на летней практике работал в кулинарном магазине вместе с отцом. За три месяца получил квалификацию. После школы год-полтора отработал в кафе барменом. Учился в Алматинском кинотехникуме на видеоинженера, но по специальности не работал ни дня. Вернувшись из армии, с братом начал трудиться на вулканизации — без какой-либо техники жигулевские колеса бортовали вручную, карбюраторы ремонтировали. Потом иномарки пошли, мы стали колодки наклепывать. Дальше — больше. Копился опыт, рос гараж, постепенно собралась команда. К сожалению, в связи с пандемией и карантином сложившийся коллектив распался. В основном в последние годы мы работали с мотоциклами, была

Работы Андрея Анисимова знакомы в Алматы едва ли не всем мотолюбителям. Его творчество оценили также и за рубежом: в соседней России, в Финляндии и Польше. Проекты этого мастера кастомайзинга и тюнинга можно было видеть на всех алматинских шоу последних лет. Исключением не стало и закрытие мотосезона 2021 года, на котором Андрей продемонстрировал мини-скутер «Креветка».



неплохая мастерская на 200 квадратных метров. Мы не делали серийных и утилитарных вещей, занимались в основном нетривиальными штучными проектами. Но теперь это осталось в прошлом. В карантин полтора месяца мы вообще не выходили из дома, потом еще не работали месяца три. Аренда съела все деньги, образовался долг более миллиона. Остался у меня маленький гараж в частном секторе, где

я могу отвести душу.

Хочется, конечно, иметь красивую, пафосную и удобную мастерскую... И даже были предложения. Года три назад приезжали ко мне два парня, которые задумывали сделать что-то типа клабхауса с мастерской, но дальше разговоров дело не пошло. Были еще предложения, от которых я отказывался, так как не хочу попадать в зависимость от чьих-то желаний и настроений. Люблю



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



работать один, когда никто не мешает. Привык нести ответственность за свою работу, а в коллективном творчестве в случае неудачи крайних не найдешь. Скажу больше: я ленивый человек. Предпочитаю хорошо сделать один раз, чтобы не переделывать. Некоторые проекты приходится обдумывать долго и тщательно, чтобы потом быстро выдать достоянный результат.

Мне всегда было интересно делать самостоятельные проекты. Прикручивать готовые заводские детали — это не кастом, это тюнинг. Настоящие кастом-байки собираются из авторских компонентов, придуманных и сделанных мастером самостоятельно.

Корр.: Раз ты так серьезно к этому подходишь, у тебя, наверное, сложилась соответствующая материальная база: станки, специальные инструменты?

— Не могу похвастаться сложными современными станками. Обхожусь болгаркой, сварочным аппаратом, сверлильным станком, наборами ключей и домкратами. Для выполнения сложных

работ, которые не могу выполнить сам, обращаюсь к специалистам, но работаю в основном с теми людьми, которых давно знаю.

Корр.: Кем ты себя сейчас больше чувствуешь — художником или инженером?

— Наверное, больше все-таки инженером, ведь любой проект идет от функционала. Сначала ты должен четко усвоить, чего хочешь добиться от машины, где и как станешь ее использовать. Художественные образы сидят в голове, конечно, пока я работаю руками. Но сначала нужно «оживить» механизм, красоты отходят на второй план, дизайн приходит потом. Больше думаю о том, чтобы технику было удобно эксплуатировать и ремонтировать. Это важно. Кстати говоря, на практике замечено, что когда продумываешь каждую деталь, красиво будто само получается. Эскизы, наброски я, конечно, делаю, но рисовальщик из меня слабый. Да и по черчению в техникуме я имел оценки невысокие.

Корр.: С какими проблемами сейчас приходится сталкиваться?

— Самая серьезная и давняя проблема — вопрос постановки на учет самодельной техники. Лет пять-шесть назад в фейсбуке мастер из Караганды сообщил, что построил самодельный мотоцикл — официально купил мотор, сам смастерил раму, оснастил мот, попытался его зарегистрировать, но не смог.

Раньше я много занимался переделкой автомобилей, переустановкой двигателей. Оформлять это раньше получалось проще, практически только по справке-счету. Сейчас все стало гораздо сложнее. Закон вроде и не запрещает переоснащение, теоретически все сделать можно, но на практике прохождение инстанций и преодоление барьеров мало кто осиливает. А с мототехникой еще сложнее. Даже установку коляски на мотоцикл оформить невозможно. Раньше боковой прицеп вносился в техпаспорт, а сейчас его могут зарегистрировать только в том случае, если он был предусмотрен в заводской комплектации. Иначе — никак.

Идей много, желание что-то интересное сделать есть всегда. Но дальше что? Куда это девать? Я очень хочу построить необычный трайк, но дело упирается в оформление документов. Конечно, выручают в таких случаях документы битых мотоциклов. Так я вышел из положения, когда в 2019 году делал кастомный мотоцикл. Он был оформлен как «кавасаки», по документам на раму, двигатель ведь юридически рассматривается как запчасть.

С пандемией связаны проблемы доставки некоторых деталей и материалов из-за рубежа. Это тоже мешает





в работе, задерживает процесс. Мой партнер, у которого я приобретаю необходимые запчасти, сейчас вынужден продавать свой бизнес, так как контейнер с его заказом с мая не может попасть в нашу страну.

Корр.: Какой из проектов тебе дорог больше всего?

— Пожалуй, это мотоцикл, который я построил в 2019 году. Он вызвал эмоции не только у любителей кастом-проектов в нашей стране, но даже у кастомайзеров из Англии, Финляндии, Польши, Чехии, России. Они писали мне и даже хотели приобрести этот байк, но проблемы с документами стали непреодолимым препятствием. Официально ввезти его как транспортное средство в Европу было невозможно ввиду тамошних жестких ограничений по экологичности и безопасности транспорта.

Мотоцикл этот, медно-бронзового цвета с деревянным сиденьем, сделанный в винтажном стиле, запомнился многим. Он выглядел таким бывалым, брутальным, потрепанным временем. Эти темы мне эстетически очень близки и интересны — стимпанк, хот-род,

рет-род. Делать машины в этом стиле хотелось бы, технически я мог бы. Но вот как потом пройти регистрацию? Если даже установка шноркеля, силового бампера или специального багажника на автомобиль обходится немалыми затратами нервов и времени. Отсутствуют эксперты, нет специального сертифицированного оборудования, соответствующих лабораторий. Вот и компенсируют это запретами. Так проще. А потом инспектор стучит по хромированному глушителю мотоцикла гаечным ключом или пытается замерить уровень шума смартфоном.

Работая за границей, я не раз проходил техосмотр и на дизельном грузовике, и на легковом автомобиле. Видел все процедуры и замеры. Они осуществляются совсем не так, как у нас. Выхлопы грузового транспорта, например, замеряют на стенде с определенной нагрузкой на двигатель, на определенных оборотах. Если обнаруживается превышение нормативов, там же, в пункте осмотра, производится регулировка топливного оборудования и устанавливается пломба, которую снять нельзя, иначе последует весомый

штраф. Я работал в Израиле на грузовике Volvo с такой пломбой. Машина даже под горку выше 85 км/ч не разогналась. А у нас по городу КамАЗы выше сотни набирают. Еще и сигналият, чтобы уступали дорогу!

Возвращаясь к нашему разговору о моем любимом проекте... На одном из наиболее ярких тюнинг-шоу последнего времени, которое состоялось в 2019 году на катке «Медеу», этот мотоцикл вошел в топ-16. На участие в шоу подали тогда заявки более тысячи участников, но организаторами были выбраны только две сотни лучших. Я встретил там много своих знакомых, друзей. И проект «Креветка», который был продемонстрирован на закрытии мотосезона 2021 года, пришел оттуда. С заказчиком я познакомился там, он представлял на шоу свой проект «Жигули-киндер-сюрприз», построенный на основе VAZ 2103. Через два года он связался со мной и спросил, могу ли я сделать что-то подобное тому, что смастерили в Европе из крыла автомобиля «Фольксваген-жук». Заказчик даже пару крыльев от «жука» нашел, но они оказались такими ржавыми, что проще оказалось откатать нечто подобное из нового листа. Потом были поиски маленького мопеда, в качестве исходника взяли скутер Suzuki Choinori. Чтобы вложить его в корпус, рама была укорочена примерно на 12–15 сантиметров. Вообще, раму мы перекроили полностью, не осталось ничего родного, кроме крепления двигателя.

Корр.: Сколько проектов ты уже осуществил?

— Думаю, речь можно вести о десятках, если считать вместе с тем, что делал с автомобилями. Я занимался переделкой ходовой части, менял двигатель. В старую «Волгу» мы вставляли, например, целиком новую платформу от Lexus GS 300. Другой проект мы делали на основе «Волги» в кузове купе и Mercedes 500. И я в связи с этим снова твой вопрос о трудностях вспомнил. Тут такая штука получается... Когда заказчик задумывает проект, он, конечно, знает, что стоить все будет немало, однако в ходе работ смета, как правило, сильно растет, и это может шокировать. Так было не раз. Возникает непонимание, претензии. Это тоже трудности, когда приходится на середине пути выяснять отношения, доказывать, растолковывать, что чудес не бывает.

Корр.: Насколько долго растягиваются технически сложные проекты?

— Если все делается без остановок и перерывов, то месяца два работаю. Замена двигателя, ходовой, рулевой, чтобы машина поехала.

Корр.: Ты используешь в работе и готовые решения?

— Да, конечно. Смотрю, кто что и как делает. Слежу за творчеством коллег.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Мы контактируем, делимся идеями, техническими находками.

Корр.: А у нас в стране тюнинг и кастомом занимается много любителей?

– Думаю, да. Можно так сказать. Просто многие не афишируют свою деятельность, занимаясь решением чисто прикладных задач. Например, готовят автомобили для спортивных состязаний – дрифта, ралли, драг-рейсинга. Я, кстати, в дрифте техническим комиссаром пять лет отработал. Первой машиной, которую я сделал для дрифта, была Toyota Corolla AE 86. Красивый получился автомобиль. Вообще, я купил ее тогда для себя. Вместо двигателя 1,5 установили 1,8. Но на первой же тренировке я спалил мотор, его минут на 10 хватило. Потом автогонщик Константин Хианиди попросил продать ему эту машину. Через три дня после покупки Костя привез мне ее обратно и сказал: «Будем строить дрифт-карт». За три месяца мы управились. Поставили в нее 2,5-литровый мотор, турбированный, от Mark II. Четыреста лошадей в машине весом 700 килограммов сделали ее очень интересной. Мы собрали машину, настроили ее и на следующий день уже выступали на городских соревнованиях. Заняли третье место! Кажется, это в 2009 году было... А в 2005 или 2006 году я делал еще Toyota Celica с так называемыми ламбо-дверями, поднимающимися как крылья. После фильма «Форсаж» же все пошло...

В 2009 году я одним из первых в городе сделал заниженный автомобиль. Это был жигуль-«копейка». Одним из первых поставил четырехлитровый двигатель в Toyota Altezza. Также одним из первых стал делать каркасы безопасности для спортивных машин. Сейчас в теме тюнинга уже наметилась специализация: кто-то занимается титановыми колесными дисками, кто-то переделывает моторы, другие занимаются только выхлопными системами или турбинами. Такие ребята не всегда на виду, но... то, что они есть, это здорово.

Был у меня опыт работы и с джипами. Мы готовили вездеходы для TP 3, для охотников. Кое-кто из той команды работает по сей день. Делают багажники, бамперы, другое навесное оборудование. Тоже непросто им приходится – мы ведь про разрешения уже говорили, да?

У меня был интересный опыт работы с телерекламой. Я принимал участие в подготовке харизматичных машин, которые везли голодных пап в рекламе колбасы «Папа может». Помнишь клип в стиле Безумного Макса, где брутальные мужики мчатся на машинах и мотоциклах под напев «Папа едет домой»? Вот командой из пяти человек мы готовили эту технику. Шесть машин мы построили за 42 дня. «Suzuki Vitara-Запорожец» был построен за сутки.

Я был техническим комиссаром и главным механиком. Видео снималось пять дней, чтобы в итоге получился минутный ролик. Правда, запомнился он многим, конечно. Намучились мы тогда в степи с машинами: они то глохли, то дымили... Первый день на этих «бешеных тачках» гоняли каскадеры, на второй день поехали актеры. У актеров было множество проблем от неумения ладить со специфичной техникой – автомобили глохли, садились аккумуляторы, замыкала и сгорала вся электрика. Перекрашивать одну машину нам довелось в степи, под ветром. Варить металл газом на ветру в полевых условиях тоже было интересно.

Корр.: А на мотоцикле ты ездил постоянно? Как давно?

– Всегда, я бы сказал. С 1995 по 2005 год, правда, вообще не садился на мотоцикл. А потом захотелось купить. Взял Yamaha Drag Star 400. Сделал из нее боббер. Поменял сиденье, крышки, бензобак, руль. В общем, для себя сделал. Почти сезон откатался, но понял, что мне мощности его не хватает. У нас же рельеф сложный, горы. Чтобы «чесотка» нормально ехала вверх, ее постоянно крутить приходится. Поэтому купил Yamaha Drag Star 1100, затем Yamaha Road Star 1700, потом стрит-класса был мотоцикл, за ним Honda Shadow, «харлей», «кавасаки»... Много мотоциклов было разных. Сейчас на Suzuki Desperado 800 катаюсь, но он не мой.

Корр.: Где добываешь запчасти для проектов?

– О! Это всегда непросто. У нас ведь никто из продавцов не держит большой ассортимент, все работает на заказ. В ассортименте только расход-



ники: масла, аккумуляторы, колодки, фильтры, свечи. Найти, допустим, диски сцепления – уже проблема. По разным каналам добываю запчасти: что-то нахожу через знакомых, что-то заказываю и долго жду. Это болезненный вопрос.

Корр.: Где сейчас «живут» выполненные тобой проекты?

– «Креветка» уехала в Тараз, бронзовый мотоцикл – в Усть-Каменогорск. Одна машина в Москве, остальные в частных коллекциях в Алматы. Я делаю техническую часть, ставлю машину на ход, а потом с автомобилями работают еще и дизайнеры, мастера оформления интерьера, так что проследить судьбу машин непросто.

Корр.: Над чем работаешь сейчас? Что в планах?

– Одна компания задумала интересный масштабный проект. Если все сложится благополучно – увидите. ■





HONDA CMX500 REBEL НОВЫЙ ЦВЕТ ДЛЯ БУНТАРЯ

Honda предложила новый оттенок для мотоцикла CMX500 Rebel, который стал в Европе хитом сразу после первой презентации модели в сезоне 2017 года.

Байк приглянулся приобретателям благодаря сочетанию классической стилистики с новейшим техническим наполнением. Более того, он пришелся по душе женщинам, ведь, как показывает статистика, в числе многочисленных владельцев этой модели представительницы прекрасной половины человечества составляют 33 процента. А еще «бунтарь» в 2021 году стал в Европе самым продаваемым в своем классе, и это несмотря на довольно противоречивые качества. Во-первых, неясно, это бобер или все же компактный круизер. Во-вторых, мотоцикл многие считают моделью, подходящей только щуплым людям невысокого роста. В-третьих, те, кому довелось эксплуатировать байк в дождь, сетуют, что ноги на нем промокают просто моментально.

Как бы то ни было, конструкторам и дизайнерам, видимо, удалось собрать в данной модели больше привлека-

тельных качеств, чем недостатков. В стандартной комплектации мотоцикла с полулитровым двигателем, в котором два цилиндра расположены параллельно, предусмотрено светодиодное освещение, жидкокристаллический дисплей с индикатором положения передачи, а также выхлопная система, удовлетворяющая требованиям Euro 5.

Легкий и не очень дорогой мотоцикл с низким сиденьем легко управляется даже на малом ходу. Высоко поднятый 11-литровый бак, расположенный на стальной трубчатой раме, формирует стилистику «поплавок».

В линейке 2022 модельного года появился оттенок Pearl Organic Green. Помимо него для «бунтаря» по-прежнему доступны матовый синий металлик,

графитовый черный и матовый серый металлик. Версия «S» поставляется с обтекателем фары и защитой передней вилки, а также с сиденьем, вышитым ромбами.

К достоинствам модели, безусловно, относится широкий ассортимент дополнительных аксессуаров заводского производства, используя которые владелец байка может создать неповторимый индивидуальный образ.



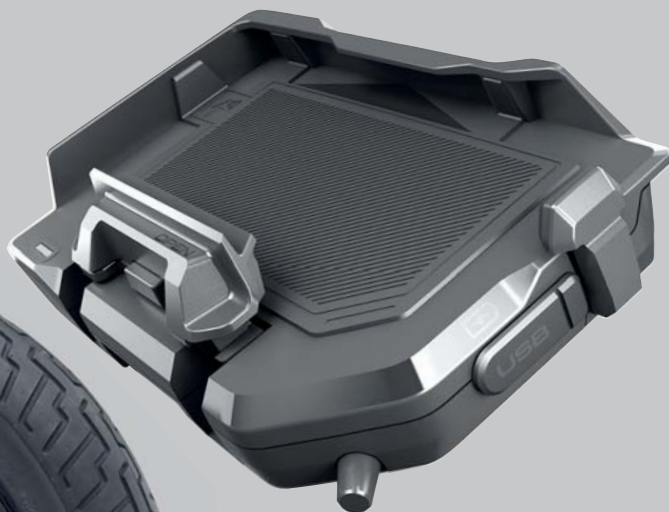


ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



НОВЫЙ ДЕРЖАТЕЛЬ ДЛЯ СМАРТФОНА

Текст: Андрей Сафонов,
фотоматериал BMW



В компании BMW Motorrad разработали держатель смартфона ConnectedRide Cradle, который помогает надежно закрепить этот необходимый гаджет на передней консоли мотоцикла. Так райдер сможет пользоваться навигационной системой и другими функциями, не отрывая взгляда от дороги.

Пилот сможет, например, контролировать угол наклона байка, его ускорение, замедление и многое другое – все параметры, отображающиеся в приложении BMW Motorrad Connected.

С помощью зажимов держатель

можно установить так, как удобно конкретному пользователю. Устройство подходит для смартфонов разных размеров и позволяет подключить смартфон к зарядному порту в 7,5 Вт через соединение USB-C.

Производитель сообщает, что площадку для смартфона можно использовать не только на новейших моделях BMW Motorrad, но и на таких мотоциклах, как, например, BMW R 1200 GS K50. Новинка может устанавливаться на любых моделях, оснащенных дополнительным оборудованием «Подготовка к системе навигации» (опция 272), или там, где есть мультиконтроллер и возможность дооснащения (кроме моделей R 1200 RT, R 1250 RT, K 1600). ConnectedRide нельзя использовать с подставкой для четырехкнопочного крепления Navigator.

Для полноценного использования держателя производитель рекомендует применять приложение BMW Motorrad Connected App версии 4.0 или выше с последующим обновлением для обеспечения правильной работы. Кроме того, для соответствия требованиям безопасности (LE Secure Connections) при подключении смартфон должен быть оснащен Bluetooth Low Energy как минимум версии 4.2. Сопряжение посредством Bluetooth происходит в приложении BMW Motorrad Connected App и требуется только один раз – во время начальной настройки. В подставку ConnectedRide Cradle монтируются смартфоны с минимальными габаритами 130,1 x 65,5 x 6,9 мм, максимальными – 162,5 x 78,1 x 8,8 миллиметра.



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Honda

HONDA NT1100

— ТУРЕР С «АФРИКАНСКИМ» ДВИГАТЕЛЕМ

Один из лидеров японского мотоциклостроения предложил новинку — новый туристический байк, оснащенный двигателем, позаимствованным у CRF1100L Africa Twin. По признанию авторов разработки, именно двигатель стал отправной точкой и центром, вокруг которого далее была сформирована платформа модели.

В руководстве Honda ценят признание нескольких поколений мотолюбителей, которое получили классические туреры этого бренда. Создавая NT1100, инженеры и дизайнеры компании стремились завоевать сердца райдеров всех возрастов. Данный мотоцикл спроектирован для тех, кто ищет высокую производительность, управляемость, надежность, технологичность и комфорт на дальних дистанциях. Мотоцикл Honda NT1100 призван справляться как с повседневными поездками по городу, так и с

дальними путешествиями при полной загрузке. Колесная база новинки составляет 1535 мм, угол наклона вилки равен 26,5 градуса с вылетом в 10,8 сантиметра. Клиренс равен 17,5 сантиметра. Снаряженная масса NT1100 с механической шестиступенчатой коробкой передач составляет 238 кг, а с коробкой передач с двойным сцеплением (DCT) — 248 килограммов. Система DCT предлагает два различных подхода к вождению — с автоматической трансмиссией или механическим переключением передач.

Обтекаемые утонченные формы байка обеспечивают высокие аэродинамические характеристики. Острая геометрия рулевого управления в сочетании с прогрессивной подвеской и относительно короткой колесной базой позволяет опытным наездникам использовать элементы спортивного пилотирования. Небольшая высота сиденья в 82 см предоставляет пилоту удобную посадку. От заднего багажника отходит большой поручень для пассажира. Позиция ветрозащитного экрана регулируется в пяти положениях по высоте и



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

МОТОКЛУБ

pitstop

ОБЗОРЫ, НОВИНКИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, ТЕСТЫ



углу наклона. Ход в 16,4 см между верхним и нижним положением позволяет воздуху при низкой настройке обтекать плечи пилота, а при высокой перемещает поток воздуха над шлемом всадника. Верхние и нижние дефлекторы также регулируются. Сенсорный экран с диагональю 6,5 дюйма дает возможность видеть полноцветные изображения и предлагает возможность подключения Apple CarPlay и Android Auto, а также подключение по Bluetooth. В стандартную комплектацию модели входят круиз-контроль, ручки с подогревом, USB-разъем, розетка ACC, центральная подножка и большие съемные багажные кофры, объем которых составляет 33 л слева и 32 л справа. Комплектация премиум-класса предоставляет светодиодные фары с дневными ходовыми огнями и сигналами аварийной остановки. Модель доступна в следующих цветовых вариантах: матовый серый металлик, жемчужно-белый оттенок и графитовый черный.

Двухцилиндровый восьмиклапанный двигатель SOHC объемом 1084 куб. см с параллельным расположением цилиндров имеет мощность около 102 лошадиных сил. Оптимальную производительность двигателя обеспечивают системы Throttle By Wire (TBW) и Honda Selectable Torque Control (HSTC). Впускная система и выхлоп настроены на мощное ускорение и приятное басовитое звучание на низких оборотах. В конструкции двигателя используются двухосные балансирные валы, которые приводят в движение масло и охлаждающую жидкость. Датчики в выхлопных трубах обеспечивают точное





соотношение в топливоздушную смесь. Пилот может вручную настроить три режима параметров двигателя и тормозной системы в зависимости от условий движения. По заверению производителя, высокая эффективность двигателя при использовании 20-литрового топливного бака позволяет проехать до 400 км.

Замедление и остановка NT1100 осуществляются спереди четырехпоршневыми суппортами на двойных передних дисках диаметром 31 сан-

тиметр. Задний 256-миллиметровый диск зажимается при торможении однопоршневым суппортом. Процесс торможения контролируется АБС.

В стальную раму мотоцикла с алюминиевым подрамником интегрированы перевернутая 43-миллиметровая передняя вилка Showa и однотрубный регулируемый задний амортизатор. Ход вилки составляет 15 см, такой же ход может предоставить и задний демпфер. Литые под давлением алюминиевые колесные

диски с пересекающимися по диагонали спицами призваны сглаживать дорожную вибрацию и обеспечивать высокую жесткость для уверенного прохождения поворотов.

В дополнение к NT1100 Honda предлагает ряд аксессуаров – косметические панели для кофров, задний кофр объемом 50 л с внутренней сумкой и удобной спинкой для пассажира, сиденья повышенной комфортности, сумку на бак, удобные подножки и противотуманные фары. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Sena Technologies

МОТОКЛУБ

pitstop

ОБЗОРЫ, НОВИНКИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, ТЕСТЫ



ЗВУКИ В ШЛЕМЕ НЕ ДАДУТ ЗАСКУЧАТЬ

Специалисты компании Sena Technologies представили на выставке EICMA 2021 новую гарнитуру для мотоциклетного шлема серии Sena Quantum с премиальным качеством звукопередачи.

Новинки оснащены динамиками и микрофоном, которые были созданы с участием экспертов в области звука, инженеров компании Harman Kardon. Линейка продуктов содержит модернизированные устройства 50S и 50R, долгожданную камеру 4K 50C и два новых мотоциклетных шлема Stryker.

Применение технологии Mesh Intercom позволило добиться кристально чистого звучания динамиков. Устройство 50S надежно крепится на шлеме, имеет удобный дизайн переключателя и позволяет через Bluetooth подключать смартфон к шлему пилота, чтобы в длительном пути можно было слушать музыку, ориентироваться по GPS или отвечать на телефонные звонки. Гарнитура Sena 50S будет продаваться по цене 359 дол-

ларов США (369 евро с НДС) за одну упаковку и 639 долларов США (649 евро с НДС) за пару устройств. Гарнитура Sena 50R отличается от 50S изысканным трехкнопочным дизайном настроек и более плотным прилеганием к шлему. Цена будет такая же, как за 50S.

Еще одна новинка в линейке – гарнитура 50C имеет интегрированную экшн-камеру 4K, позволяющую снимать видео со скоростью 30 кадров в секунду или делать фотографии 12MP в неподвижном состоянии. Стоит эта гарнитура 499 долларов США (499 евро с НДС).

Новый модульный шлем Impulse готов к путешествию сразу после покупки. Конструкторы постарались точно расположить в нем динамики, оснастили шлем удобным новым микрофоном и даже предусмотрели сзади встроенный

светодиодный фонарь для усиления безопасности. Новинка предлагается в размерах S, M, L, XL и XXL, в белом и черном вариантах по цене 599 долларов США (599 евро с НДС).

Полнолицевой шлем Stryker, по отзывам разработчиков, отличается эффектом мягкого акустического демпфирования. На этом шлеме присутствуют интегрированная кнопочная линейка настроек и встроенный светодиодный задний фонарь. Новинка также предлагается в матовом черном или глянцевом белом цвете с размерностью S, M, L, XL и XXL. Стоить шлем будет 549 долларов США (549 евро с НДС). ■





YAMAHA XSR900

Текст: Андрей Сафонов,
фотоматериал Yamaha



ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

Знатокам известно, что мотоциклы линейки Yamaha XSR Sport Heritage не похожи ни на что другое. Каждая модель этой серии отдает дань уважения дизайну самых знаковых мотоциклов из богатой истории компании и в то же время предлагает гонщикам, ориентированным на производительность, передовые достижения в сфере технологий двигателей и шасси.

Эта философия находит отклик среди тех, кто хочет насладиться динамикой движения и в то же время владеть красивой техникой, привлекающей взоры и подчеркивающей индивидуальность райдера. Дело в том, что каждая модель серии XSR как бы представляет собой «чистый холст», который позволяет легко настраивать и персонализировать мотоцикл в соответствии с пожеланиями владельца.

Креативность и свободу творчества, которые предлагают модели XSR, можно заметить во многих уникальных и красивых проектах международного

конкурса кастомайзеров Yard Built. Это очень вдохновляет дизайнеров Yamaha.

После презентации первого XSR900 в 2016 году сегмент Sport Heritage вырос и зарекомендовал себя как значимый компонент на европейском рынке. И в Yamaha посчитали, что пришло время напомнить о ценности XSR900 как исторического наследия.

Рама нового мотоцикла, выполненная в стиле Deltabox, является прекрасным примером того, как XSR900 сочетает в себе традиционный дизайн Yamaha и новейшие технологии. Сорок лет назад, в 80-е годы, рама Deltabox

была «радикально новым словом», навсегда изменившим мир мотоциклетных шоссейных гонок. Yamaha стала первой компанией-производителем, отказавшейся от традиционной трубчатой рамы, принявшей спорную и смелую на тот момент разработку. Благодаря многочисленным победам на чемпионатах мира конструкция рамы Deltabox, без сомнения, доказала свое превосходство перед прочими. Затем она была представлена на многих дорожных моделях Yamaha. С годами концепция была усовершенствована и улучшена.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Такие ключевые особенности, как «мускулистый» 15-литровый топливный бак и воздухозаборные панели кузова, обеспечивают мотоциклу тщательно продуманный дизайн без каких-либо лишних элементов. Эта стилистика также берет начало от конструкции спортивных мотоциклов, изменивших мир гонок четыре десятилетия назад.

В алюминиевой раме новинки присутствуют секции разной толщины, поэтому уровень жесткости соответствует различным нагрузкам. Толщина стенок варьируется от 1,7 до 3,5 мм, и эта «настроенная жесткость» отлично организует обратную связь с водителем. В новой версии модели XSR900 положение головной трубы рамы Deltabox занижено на 3 см по сравнению с предыдущей моделью, а маятник удлинен на 5,5 см для повышения устойчивости байка на прямой. Это позволило установить руль ниже, чтобы придать XSR900 более агрессивную позицию. Инженеры также оптимизировали жесткость крепления шарнира маятника и опор двигателя.

Новый подрамник подчеркивает низкий силуэт. Получилась платформа, годная как для повседневной езды, так и для энергичных спортивных прохватов. Колесная база мотоцикла равна 1,495 метра.

Круглая форма фары была принята также как исторический артефакт, однако все освещение мотоцикла светодиодное. Чтобы подчеркнуть исторический гоночный имидж, XSR900 оснащен «скрытым» светодиодным задним фонарем, расположенным под выступом сиденья.

Круглый дисплей предыдущей модели теперь заменен на 3,5-дюймовый полноцветный TFT-дисплей с гораздо более высокими характеристиками. Тахометр отображается в виде полосок, меняющих цвет при нарастании оборотов. Выбор режима езды легко осуществляется с помощью эргономичных переключателей на пультах.

Посадка пилота на сиденье, расположенном почти над задним колесом, сохранена близко к исторической. Как уверяют те, кому уже довелось



оседлать новинку, это здорово щекочет нервы. Особенно если учесть, что раскручивает колеса двигатель CP3 EU5 объемом 889 куб. см с прямым приводом на дроссельную заслонку. В то время как предыдущий XSR900 был оснащен дроссельной заслонкой Yamaha Chip Controlled Throttle (YCC-T),

в новой модели технология пошла еще дальше: теперь при ускорении используется датчик положения рукоятки газа (APSG). Это система, которая имитирует традиционное ощущение пружины дроссельной заслонки, но устраняет необходимость в каких-либо проводах. Особым образом настроенный звук

выхлопа подчеркивает дерзкий характер этого флагманского мотоцикла серии Sport Heritage.

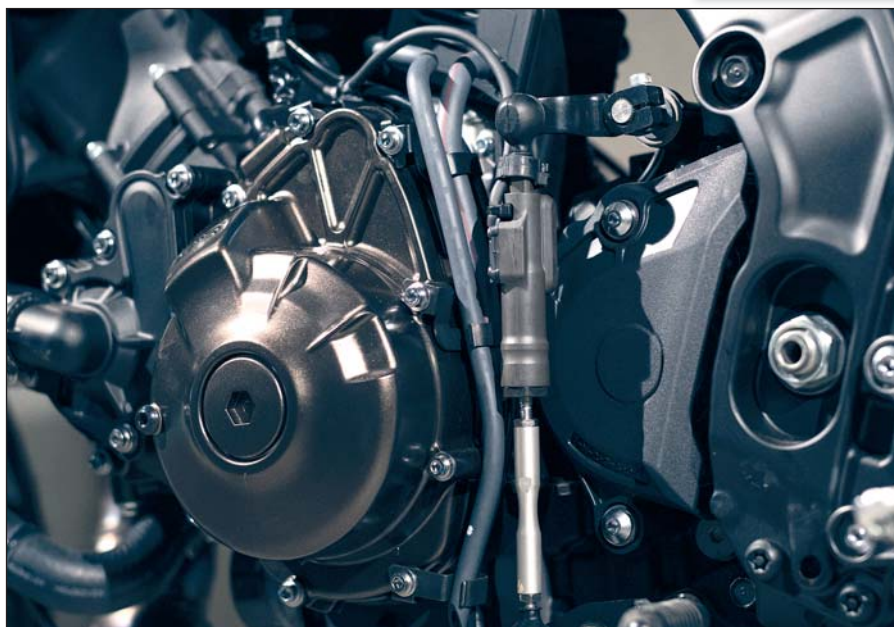
Используя новейшие технологии, инженеры Yamaha сосредоточились на том, чтобы пилот мог активно управлять мотоциклом, чтобы XSR900 мгновенно реагировал на индивидуальный стиль управления байком каждого мотоциклиста. Инерция оси рулевого управления снижена на 14% по сравнению с предыдущей моделью, что позволяет водителю маневрировать быстро, точно и уверенно.

Передняя подвеска оснащена регулируемой вилкой KYB USD с золотистой отделкой, а сзади работает подвеска рычажного типа с регулируемым амортизатором KYB, который практически скрыт от глаз.

При производстве колес нового XSR900 благодаря применению алюминиевых 10-спицевых кованых колесных дисков удалось избавиться от 700 граммов веса. Снижение неподрессоренной массы обернулось более отзывчивым действием подвески.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



тормозное давление спереди и сзади. Система Quick Shifter System позволяет пилоту быстро переключать передачи вверх с полным газом без сцепления и понижать передачи без сцепления, улучшая стабильность движения по прямой и на входах в поворот. Новый XSR900 имеет не три, как раньше, а четыре режима настройки мощности двигателя D-Mode. Функция, впервые представленная на XSR900, — круиз-контроль, который сделает длительные поездки еще более приятными и поможет водителю соблюдать ограни-

чения скорости, не отвлекаясь от дороги.

Новый XSR900 представлен в современной интерпретации ливреи мотоцикла французского гонщика Кристиана Саррона, победителя Гран-при шоссейных гонок 80-х годов. Байк можно будет приобрести в голубом и желтом цветах с золотистыми вилками и колесами, а также в варианте Midnight Black с красными акцентами и черными вилками. Поставки новинки в Европу ожидаются к февралю 2022 года. Цены на различных региональных рынках будут отличаться.

Замедление и торможение обеспечиваются двумя передними дисками диаметром 298 мм и 245-миллиметровым задним диском. В тормозной системе работает новый главный тормозной цилиндр Brembo.

Инженеры также поработали со сцеплением. Они уменьшили нагрузку на пружины 6-ступенчатой трансмиссии, и поэтому, хотя двигатель обеспечивает больший, чем раньше, крутящий момент на низких оборотах двигателя, сцепление на рычаге фактически ощущается легче. Для сбалансированной производительности были оптимизированы передаточные числа.

В основе новой электронной системы XSR900 лежит шестиосевой инерциальный измерительный блок (IMU). Он в полноту меньше прежнего и на 40% легче, чем устанавливаемый на Yamaha R1 2015 года. Блок «информирует» три вспомогательных средства водителя: систему контроля тяги, систему управления скольжением и систему подъема передних колес. Антиблокировочная система контролирует и регулирует





POGEA LORENZO CLS63S 4M



— ПОСЛЕДНИЙ ЕДИ

Тенденция развития электромобильности заставила Mercedes свернуть выпуск некоторых моделей. Поэтому в 2021 году уже никто не ждал появления обновленного CLS с двигателем внутреннего сгорания. Вероятно, серия 218 будет последней моделью Mercedes-Benz. Именно поэтому Эдуард Погеа – основатель тюнинг-ателье Pogeа Racing GmbH из Фридрихсхафена – решил взять в качестве исходника для своего собственного проекта заводской вариант AMG с двигателем 5.5l V8 Biturbo, который ласково называют Lorenzo, единорогом.

Собственно говоря, Погеа построил автомобиль так, как он его представлял, и таким, каким лично он хотел бы его видеть. Для себя самого. Относительно консервативными средствами в ателье был создан монстр, впрочем, абсолютно пригодный к повседневному использованию. Этот автомобиль можно разогнать до скорости более 300 км/ч и при этом, по мнению автора проекта, почувствовать себя в безопасности и расслабиться.

Один из последних сошедших с конвейера CLS Shooting Brakes получил

обширную доработку. Может быть, форсирование мощности двигателя транспортного средства с такими данными некоторым может показаться бессмысленным, однако автор проекта считал, что всегда хорошо иметь большой резерв. Полноприводный автомобиль получил вдобавок к заводским 585 л. с. еще 157 л. с., мощность мотора, таким образом, составила 742 лошадиные силы. В этой работе специалисты Pogeа Racing использовали модифицированный турбонагнетатель и переработанную систему охлаждения.

Наиболее важным для инженеров была даже не скорость, которую удалось поднять до 329 км/ч, а стабильные температурные характеристики при максимальных нагрузках.

Разумеется, важно было безопасно перенести возросшие динамические возможности с испытательных стендов и спортивных трасс на обычную дорогу. В сотрудничестве с KW-Automotive для этого автомобиля было создано индивидуальное решение на передней оси в виде регулируемых по высоте пружин. В ателье Pogeа подвеску машины





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE.



НОРОГ

запрограммировали на 25-миллиметровое опускание передней оси. На задней оси установлена система Airmatic, которая также регулирует уровень демпфирования в зависимости от динамики движения. Колеса оснастили 20-дюймовыми вогнутыми внутрь коваными дисками POGEAforged Blade с шинами Michelin Pilot Sport 4S. На стандартном CLS патрубки приварены к выхлопной системе, по этой причине они были отрезаны и покрыты черной глянцевой эмалью.

С того момента, когда в 1997 года было основано ателье Pogea Racing, выходящие из него автомобили неизменно окрашивались в фирменный серый оттенок Pogea Stealth grey. Доверяли этот ответственный процесс всегда лишь одному специалисту – Серкану Сахину из Ульма, собственноручно разработавшему краску, основанную на сером металлическом тоне с пигментами Seralix и медью. Так что оттенок автомобиля уникален. Лак использовался матовый, Glasurit 923-55. По сравнению с прочими матовыми лаками он отличается особенной прочностью, поверхность выглядит благородно и никогда не приобретает глянец.

Хромированные элементы AMG, предлагаемые для CLS63S 4Matic, по мнению Эдуарда Погеа, никак не сочетались с матовым серым. Поэтому у Mercedes приобрели комплект Night Package и перекрасили его в черный глянец. Затем дизайнеру Марко Касперу из компании Faserschmiede было поручено провести еще целый ряд дора-



боток стандартных компонентов автомобиля. В результате в экстерьере появились детали из глянцевого углеродного волокна, а внутри – дополнения из карбона с матовой текстурой. И там и там для финишного покрытия использовался только лак Glasurit.

Из углеродного волокна изготовлена почти вся передняя часть, а также боковые юбки, задний диффузор, колпаки внешних зеркал и кожух двигателя. В интерьере из этого материала выполнена приборная панель, молдинги и некоторые детали дверных панелей.

Интересным этапом было интегрирование в автомобиль люксовой акустики Hi-Fi. Здесь Эдуард Погеа доверил работу еще одному своему деловому партнеру – Дитмару Карле из компании Fortissimo. Для ателье было важно незаметное «вживление» в интерьер всех компонентов системы. Ничто не должно было мешать или выглядеть вычурно, звучание требовалось высочайшего уровня, с невероятно мощными басами. Поставленную задачу Дитмар Карле решил более чем успешно, без каких-либо проблем. У сидящего в автомобиле появилось ощущение присутствия в концертном зале. Однако думать, что добиться этого было легко, – большое заблуждение. Весь интерьер пришлось разобрать, чтобы усилить

звукоизоляцию алубутилом. В этом деле также использовалась натуральная овечья шерсть. Мастерам пришлось заново проложить километры кабеля и при помощи сложнейшего цифрового оборудования наладить аудиопроцессы в сложной акустической обстановке автомобильного салона. В нижней части багажника были спрятаны два вуфера 10W3v3. Остальные компоненты: усилители, процессоры и прочее – также были тщательно скрыты от глаз. Головное устройство системы представляет собой 12,5-дюймовый сенсорный экран под управлением Android. Фактически это полноценный планшетный компьютер, взаимодействующий с автомобильной системой NTG. Пользователям в Pogea Lorenzo CLS63S 4M с нелимитированным трафиком 5G без ограничений доступны не только YouTube, но и Netflix и другие стриминговые ресурсы. Спереди и сзади автомобиль оснащен камерами видеорегистратора, они работают синхронно и при помощи специальной кнопки позволяют делать моментальные снимки.

О том, в какую сумму обошлось проведение тюнинга, в Pogea Racing умалчивают. Но... на то ведь и дано богатое воображение, чтобы представлять себе немыслимое. ■





VOLKSWAGEN

НОВЫЙ BULLI: ПУСТЬ ПРИКЛЮЧЕНИЯ НАЧИНАЮТСЯ!

Volkswagen Bulli стал популярным еще в далеких 1960-х годах, так как точно вписался в американскую контркультуру той поры. Вместе с хиппи он отстаивал право на свободную любовь, присутствовал на митингах борцов за гражданские права на юге США и повсюду, где протестовали против насаждения господствующей государственной воли. Но помимо этого Bulli добросовестно помогал в нелегкой работе мексиканским фермерам, верой и правдой служил как школьный развозчик и был незаменим в городах с их плотным трафиком.

Участвовать в жизни практически всех слоев общества автомобиль смог

благодаря своей практичности и надежности. Поэтому неудивительно, что специалистам из баварского тюнинг-ателье delta4x4 захотелось с ним поработать.

Мультивэн VW T7 – современный потомок легендарного Bulli – получил комплект подвески от Eibach и Bilstein, который приподнял автомобиль приблизительно на четыре сантиметра. Спереди машина получила силовой бампер и дополнительный свет. Мультивэн оснастили спортивной выхлопной системой, которая содействует росту производительности двигателя и придает выхлопу сочное, выразительное звучание. Расширители колесных арок

позволили использовать широкие диски и шины, они предлагаются для этой модели в размерности от 17 до 22 дюймов. Один из вариантов оснащения – шинами Loder AT # 1 в размере 255/55R18, которые, по мнению специалистов delta4x4, идеально подходят для использования на бездорожье. Особого внимания заслуживает основательная багажная площадка, монтируемая на крыше автомобиля. На ней также устанавливается дополнительное освещение. На задние окна вместо стекол установили реечную систему. Эти дополнения для VW T7 станут доступны для покупки во второй половине 2022 года.



Ф	Е	С	К	А		С	
		И		Т	А	Р	А
Г	С	К		Е		Э	Й
И		О	С	Л	И	К	У
П		К		Ь		Е	Д
С	Т	У	Д	Е	Н	Т	К
	Е		У		Д		Н
	Л		Р	Е	С	У	Р
Г	О	Л	Ь	Ф		М	О
И		О		И	З	Ы	С
Т	О	Т	Е	М		С	О
		О		О	М	Е	Л
О	Т	С	Е	К		Л	О

Античный город в Крыму							
Полевой цветок	Шахматный шаг		Громкий плач ребёнка		Остеклённый проем	Земля Германии	
Состоятельность	Чин Пришибеева		Красная строка			Знаменитый лётчик	
					Одна из сторон предмета	Долгунец	
	Ливерпульская четвёрка		Кассиус Клей		Дунай у греков		
						Музыкальная решётка	
	Персонаж трагедии "Гамлет"	Ковбойская водка		Кондитерское изделие			
	Карточная игра				По ней бьют бабой	... Барбюс	
	Вид топора		Крупная степная птица				
					Актриса ... Тоту		
	Варёное жидкое масло	Единица давления				Разряд в карате	
					Приток озера Балхаш		

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

- Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов
- Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах
- Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды
- Статистика продаж официальных дилеров
- Мастер-класс для работников автосервиса

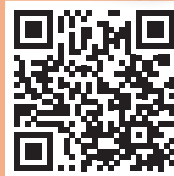
СКАЧИВАЙТЕ АКТУАЛЬНЫЙ ВЫПУСК ЖУРНАЛА В ФОРМАТЕ PDF С САЙТА A-MASTER.KZ

WWW.A-MASTER.KZ



Предлагаем вам подписаться на получение новостей нашего сайта (новости будут приходить еженедельно) и получение уведомлений о выходе нового выпуска журнала.

Чтение нашего журнала в электронном виде доступно на наиболее популярных мировых площадках электронной прессы. Эти сервисы предоставляют возможность читать наш журнал, используя компьютер – через web-браузер, планшет или смартфон, посредством различных приложений. Перечисленные нами сервисы также предлагают возможность оформления подписки с получением уведомления о выходе нового номера.



PRESSA.RU

Русскоязычный ресурс чтения электронной прессы. На сайте компании представлена возможность бесплатно просматривать и скачивать новые и архивные номера журнала «Автомастер».



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



MAGZTER

Мультиязычный глобальный ресурс, позволяющий просматривать и подписываться на электронные журналы и газеты.



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



ISSUU

Мультиязычный ресурс, позволяющий просматривать и подписываться на электронные журналы и газеты.



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



automechanika

ASTANA

licensed by
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

Ведущая выставка запасных частей, автокомпонентов,
оборудования и товаров для технического обслуживания
автомобилей в Казахстане и Центральной Азии

5 – 7 апреля 2022

Международный выставочный центр "EXPO",
г. Нур-Султан, Республика Казахстан



WWW.AUTOMECHANIKA.KZ

Организатор:



При поддержке:

