

pitstop



Для перехода на сайт
сканируй QR code

www.pitstop.kz

PININFARINA PURA VISION

АРСЕНАЛ

JEEP WAGONEER

BMW SKYTOP

КОНЦЕПТ-КАР

ОБНОВЛЕННЫЙ BMW ТРЕТЬЕЙ СЕРИИ

TESLA MODEL 3 PERFORMANCE

НОВЫЙ HONDA CIVIC

CADILLAC OPTIQ

ШОУРУМ



KAWASAKI KLX 230R S и KX 250

HONDA CRF

BMW R20

МОТОКЛУБ

ИЮНЬ В ИСТОРИИ

ГОРДОН МАРРИ

ХРОНОГРАФ

MERCEDES-AMG PureSpeed



АВТОСПОРТ

GEORGIAN DRIFT SERIES



Photo: LEMONTEA, DriftSeries 2024

2024

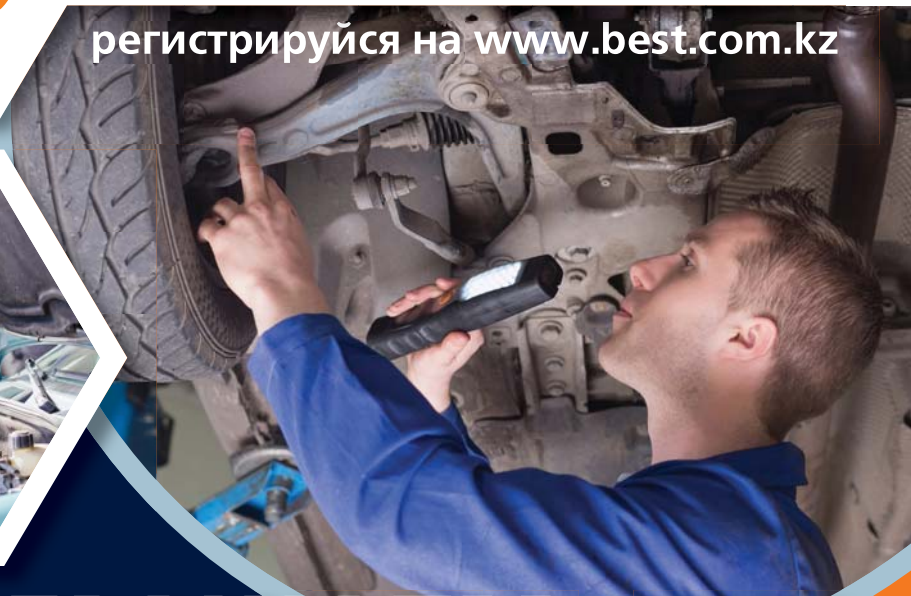


Участие в конкурсе бесплатно!

КОНКУРС «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

регистрайся на www.best.com.kz



ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!



РЕГИСТРАЦИЯ И ПРИЕМ ЗАЯВОК ОТ УЧАСТНИКОВ И ЭКСПЕРТОВ ОТКРЫТЫ НА САЙТЕ КОНКУРСА ДО 15 АВГУСТА

Цель конкурса – поддержка СТО, автомоек и другого казахстанского автобизнеса, практикующего и внедряющего в свою деятельность прогрессивные методы обслуживания, новейшие инструменты, эффективные методики маркетинга.



КАТЕГОРИЯ
«КОМПОНЕНТЫ»
2024

Бренды, представляющие на рынке Казахстана автозапчасти, расходные материалы и специальный инструмент, участвуют в конкурсе в категории «Компоненты».

В эту категорию вошли 12 номинаций:

- Компоненты привода навесного оборудования
- Резино-металлические компоненты подвески
- Амортизаторы и демпферы
- Масла и жидкости
- Аккумуляторы
- Свечи зажигания/накаливания
- Компоненты тормозной системы
- Компоненты трансмиссии
- Диагностическое оборудование
- Шины и диски
- Фильтры
- Лучший технический тренинг/семинар.

Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают эксперты – представители автосервиса Казахстана. Посредством специальных анкет они оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Суммарность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Компоненты».



КАТЕГОРИЯ
«АВТОСЕРВИС»
2024

В этой категории участвуют представители различных автосервисных компаний, зарегистрированных на территории Республики Казахстан.

В эту категорию вошли 6 номинаций:

- СТО
- Пункт замены масла
- Шинный сервис
- Сервис автодилера
- Автомойка
- Тематический онлайн-сервис.

Тройка лидеров в категории «Автосервис» определится народным голосованием на сайте www.best.com.kz. Голосование стартует 20 августа и продлится один месяц. Далее жюри конкурса, в которое входят представители популярных брендов автозапчастей, инструментов и расходных материалов, определит победителя в каждой номинации.

Имеешь опыт работы в профессии не менее трех лет и хочешь стать экспертом категории «Компоненты»? Переходи по ссылке.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР
КОНКУРСА:

bilsteingroup[®]



КОНКУРС
ПОДДЕРЖАЛИ:



ВЕСТНИК
АВТОБИЗНЕСА
www.a-master.kz



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



Журнал Pitstop № 6 (197)-2024

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 © 2024

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



MERCEDES-AMG PURESPEED – ВЕРШИНА ЭКСКЛЮЗИВНОСТИ

Ярким событием, заряжающим энергией, назвали презентацию концепта Mercedes-AMG PureSpeed поклонники бренда, присутствовавшие на мировой премьере двухместного прототипа, которая состоялась в преддверии Гран-при «Формулы-1» в Монако.



ГОРДОН МАРРИ: ОТ ФОРМУЛЬНЫХ БОЛИДОВ ДО ГРУЗОВИКА ДЛЯ АФРИКИ

Герой сегодняшнего рассказа является, пожалуй, самым выдающимся конструктором из ныне живущих. Его гоночные машины брали титулы в «Формуле-1», дорожные спорткары устанавливали новые стандарты.



HONDA CIVIC: ОБНОВЛЕННЫЙ И ДОПОЛНЕННЫЙ

В 2022 году Honda Civic в Северной Америке заслужил титул автомобиля года. К слову сказать, это было одиннадцатое поколение модели. Вдохновившись успехом, проектное бюро приступило к созданию следующей версии компакта, так появился проект 2025 модельного года.



ОБНОВЛЕНИЕ MODEL 3 PERFORMANCE

Бренд Tesla недавно представил миру новейшую высокодифференцированную комплектацию электрокара Model 3 Performance, в которой реализованы передовые дизайнерские находки и инженерные возможности.



BMW ТРЕТЬЕЙ СЕРИИ ПОЛУЧИЛ ОБНОВЛЕНИЕ

BMW продолжает развивать мировой бестселлер, представив обновленный вариант BMW третьей серии в кузовах седан и туринг с подключаемой гибридной трансмиссией, новой высоковольтной батареей, модернизированной настройкой шасси и системой QuickSelect на базе передовой версии операционной системы.



НАШ ЧЕЛОВЕК В ГРУЗИНСКОЙ ДРИФТ-СЕРИИ

В начале июня в Кутаиси (Грузия) прошел второй этап Georgian Drift Series. В судейской коллегии присутствовал поклонник этого вида спорта, судья казахстанского дрифт-чемпионата, участник кольцевых гонок и чемпионатов по драг-рейсингу казахстанский предприниматель Антон Трущенко.

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 сканируй 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.



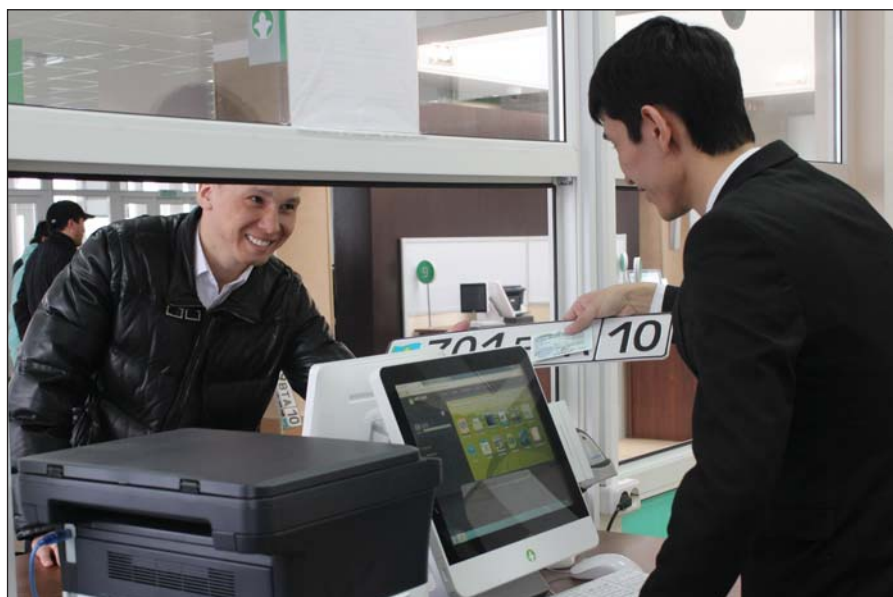


ПЕРЕОФОРМИТЬ – ПРОЩЕ И БЫСТРЕЕ

Специалисты сервиса «Правительство для граждан» сообщили, что теперь при перерегистрации транспортного средства оператор специализированного центра обслуживания населения (спецЦОН) может оформить договор купли-продажи автомобиля или мотоцикла в электронном виде, поэтому предоставление нотариально заверенного документа в бумажном виде стало ненужным.

Сотрудник спецЦОНа вносит в систему сведения о продавце, покупателе, транспортном средстве. После этого система автоматически формирует электронную форму сделки и выводит на экран QR-код. Подписать электронный документ продавец и покупатель смогут электронной цифровой подписью, отсканировав QR-код и обратившись в приложение eGov mobile. Процесс доступен и для представителей юридических лиц, имеющих доверенность и право использования ЭЦП организации, – через приложение eGov business.

Новация разработана для удобства



По материалам НАО «Правительство для граждан»

и комфорта услугополучателей, а также с целью недопущения коррупционных действий при регистрации транспортных средств. Благодаря интеграции инфор-

мационных систем госкорпорации «Правительство для граждан», МВД РК и АО «НИТ» процесс переоформления стал прозрачным и контролируемым.

СВОЙ ЗАВОД С ПЕРСПЕКТИВАМИ

В Алматы на территории специальной экономической зоны «Парк инновационных технологий «Алатау» открыли первый казахстанский завод по производству мобильных комплексов фиксации нарушений правил дорожного движения.

На предприятии будут выпускать такие же устройства, какие делают на головном заводе в Стамбуле (Турция). Мощность завода в Алматы на первом этапе (в 2024 году) составит 600 комплектов мобильных комплексов. В 2025 году планируется выпустить до 1000 мобильных и 1000 стационарных комплексов. На новом алматинском

предприятии установлено промышленное оборудование по производству корпусов, плат и микрочипов. В проект планируется привлечь 64 млрд тенге из частных капиталов. На первом этапе создано 34 рабочих места, на втором – в 2025 году – запланировано увеличение штата до 76 человек. В перспективе также планируется расширить ассортимент производимой продукции и освоить технологии выпуска беспилотных летательных аппаратов, очков видеонаблюдения для патрульных полицейских и другой современной служебной техники.



ЧЕМ СТАРЕЕ, ТЕМ МЕНЬШЕ НАЛОГ



Владельцы подержанных автомобилей, чей возраст перевалил за отметку 10 и 20 лет, смогут платить меньше налогов. Такой вывод следует из сообщения вице-министра национальной экономики РК Азамата Амрина, который в ходе презентации нового Налогового кодекса заявил, что в новой редакции главного документа, определяющего налоговую политику страны, предусмотрен дифференцированный подход к налогообложению транспорта в зависимости от срока его эксплуатации. Так, к примеру, для автомобиля сроком службы более 10 лет предусмотрено снижение ставки на 30%. А для автомашины со сроком эксплуатации более 20 лет предусмотрено снижение ставки на 50%.

Остается отметить, что презентованный в двадцатых числах июня проект нового Налогового кодекса в настоящее время проходит открытое обсуждение на платформе www.legalacts.egov.kz и в случае одобрения его новшества вступят в силу с 1 января 2025 года.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ЛИДЕР ПРОДАЖ В МАЕ — CHEVROLET COBALT

По данным специалистов Казахстанского автомобильного союза, в мае официальным дилерам удалось реализовать 12 032 легковых и легких коммерческих автомобиля, грузовиков и автобусов – 781. Показатель на 13,2% скромнее, чем был в мае 2023 года.

За пять месяцев с начала года было продано 66 457 автомобилей, что на 68 машин больше (0,1%), чем за тот же период прошлого года (66 389 ед.). По результатам продаж за пять месяцев лидирует Hyundai (14 760 ед.; –15%), на втором месте Kia (8541 ед.; –13,4%), на третьей позиции располагается Chevrolet (6159 ед.; –65,1%).

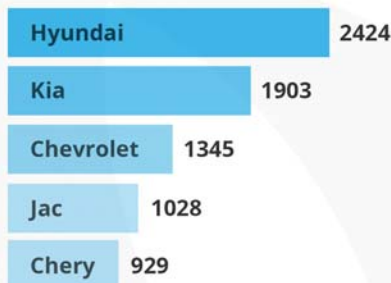
Лучше всего в мае продавались Hyundai (2424 ед.; –44% по сравнению с маем прошлого года), Kia (1903 ед.; –13,4%) и Chevrolet (1345 ед.; –59,2%). Лидерами модельного ряда в мае стали Chevrolet Cobalt (1165 ед.), Hyundai Tucson (1138 ед.) и Kia Sportage (900 ед.).

МАЙ 2024

12813

По данным «Қазақстанның Автокөлік Одағы» (ҚАО) в мае было продано 12 032 ед. легковых автомобилей и легкой коммерческой техники, а также 781 грузовик и автобус. Всего же с начала года было продано 66 457 автомобилей против 66 389 ед. в прошлом году (+0,1%).

ТОП-5 БРЕНДОВ



*позиции по сравнению с апрелем 2024 года

ТОП-10 МОДЕЛЕЙ

1.		Chevrolet Cobalt	1165 ▲*
2.		Hyundai Tucson	1138 ▼
3.		Kia Sportage	900
4.	Jac J7		514 ▲
5.	Haval M6		438 ▲
6.	Chery Tiggo 2		432 ▲
7.	Kia Sorento		420 ▲
8.	Changan Alsvin		311 ▲
9.	Hyundai Elantra		310
10.	Hyundai Santa Fe		307 ▲



По материалам ҚАО

КОЛИЧЕСТВО ДТП РЕЗКО ВОЗРОСЛО

В январе – апреле текущего года чаще всего аварии провоцировали водители легковых автомобилей. По вине пешеходов произошло 194 происшествия. Виновниками 111 ДТП оказались водители мопедов, 70 аварий произошло по вине водителей автобусов, в 56 случаях виновными признали водителей грузовиков, пять ДТП произошло из-за велосипедистов, четыре – по вине водителей электросамокатов.

Относительно причин ДТП статистика такова: 1,2 тыс. случаев произошло из-за несоблюдения правил маневрирования; 1,1 тыс. ДТП – по причине непредоставления преимущества пешеходам или иным участникам движения; 1 тыс. ДТП – из-за превышения скорости; 441 ДТП – из-за нарушения водителями правил безопасности дорожного движения; 317 ДТП – из-за нарушения правил проезда перекрестков или пересечения проезжей части дороги.

В разрезе видов происшествий чаще всего фиксировались случаи столкновения транспортных средств (2,6 тыс.), а также наезды на пешеходов (2,4 тыс.). Кроме того, были зарегистрированы случаи опрокидывания транспортных средств (325), падения пассажиров (181), а также наезда: на препятствие (179), на стоящее транспортное средство (79), на велосипедиста (45), на животное (40 случаев).

За четыре месяца 2024 года в Казахстане было зарегистрировано 6,1 тыс. дорожно-транспортных происшествий. Это на 81,3% превосходит количество ДТП за тот же период минувшего года.

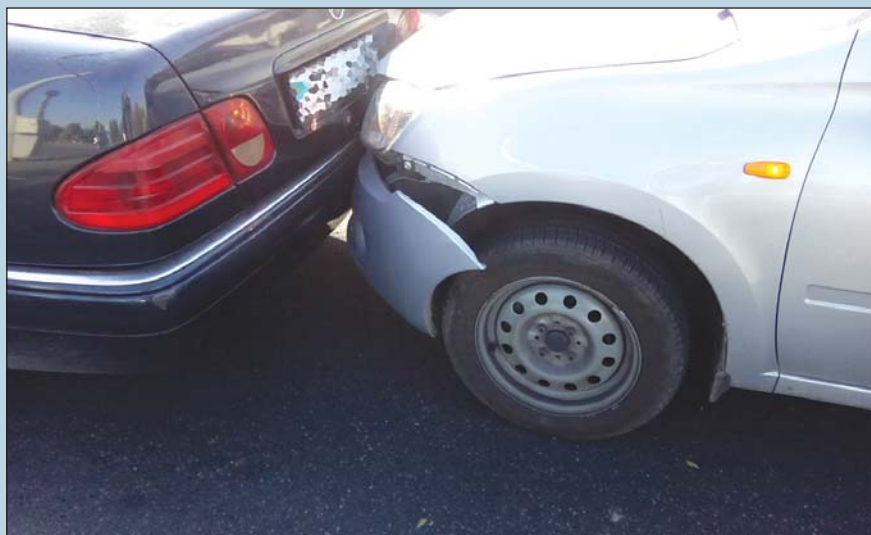


Фото из архива Республики Казахстан

Относительно локации статистика свидетельствует о том, что в лидерах по числу ДТП оказался Алматы (1,7 тыс., увеличение на 78,3%). Следом идут Алматинская область и Шымкент: 493 и 478 случаев соответственно. Меньше всего ДТП было зафиксировано в Улытауской, Карагандинской и Костанайской областях.

В результате ДТП за четыре месяца текущего года пострадали 8,1 тыс.

человек – на 69,4% больше, чем годом ранее. Число раненых увеличилось на 77,4%, до 7,6 тыс. человек, число погибших возросло на 3,8%, до 542 человек. В январе – апреле в ДТП пострадали 1,9 тыс. алматинцев (рост на 79,1%), 745 жамбылцев (рост на 48,7%), а также 693 человека в Алматинской области (рост на 37,2%), 615 человек в Шымкенте и 553 человека в Мангистауской области.



PURA VISION

Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Pininfarina

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ В ЛЮКСОВОЙ ЭСТЕТИКЕ

Итальянский бренд Automobili Pininfarina на Concorso D'Eleganza Villa D'Este представил автомобиль Pura Vision – концептуальную версию электрического внедорожника класса e-LUV. Дизайн новинки отмечен наградой iF Design 2024.

На живописном берегу озера Комо снова показали автомобили с самым смелым, изысканным и креативным дизайном. Концепт-кары вызвали искренний интерес весьма взыскательных автолюбителей и коллекционеров со всего мира. Концепт Pura Vision задает тон следующему поколению моделей Automobili Pininfarina. После публичного дебюта на Monterey Car Week в августе прошлого года футуристичный автомобиль привлек внимание и заслужил симпатии автолюбителей и специалистов по всему миру.

Дизайн кузова называют элегантным, лаконичным и брутальным, с драматичными скульптурными пропорциями, пришедшими из мира классических моделей Pininfarina SpA. Короткие свесы придают Pura Vision мощную позицию, которая подчеркивается матово-черными 23-дюймовыми легкосплавными дисками. Скрытые фары и нановолоконная технология освещения обеспечивают выразительную линию дневных ходовых огней и задних фонарей. Большой направленный вниз капот и высокие крылья, согласно комментариям разработчиков концепта, вдохновлены культовой Cisitalia 1947 года – первым автомобилем, поступившим в коллекцию Музея современного искусства в Нью-Йорке (MoMA).

Остекление Pura Vision выглядит как изящный купол, а три двери без стоек обеспечивают беспрепятственный доступ в просторный четы-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop



рехместный салон (2 + 2). Это решение было навеяно культовым Lancia Florida, который был разработан Баттистой Фариной в пятидесятых годах прошлого века. Центральная часть стеклянной крыши оснащена кольцом светодиодного освещения. Вокруг линии остекления снаружи проходит молдинг из анодированного алюминия.

Место водителя в Pura Vision выглядит как спортивное, но общее впечатление от интерьера возникает как от светлого, легкого и воздушного пространства. Передние сиденья в автомобиле словно бы парят над полом. В оформлении интерьера использовано сочетание кожи и текстиля. Центральный дисплей способен подниматься из консоли и скрываться в ней, а в подголовниках скрыты динамики, которые обеспечивают индивидуальные звуковые зоны для каждого пассажира. Между двумя задними сиденьями находится встроенный холодильник для вин и других напитков.

Технологически насыщенный салон концепта разработан для предоставления пассажирам всей необходимой информации, когда она им нужна, с помощью интуитивно понятного управления центральным сенсорным экраном, передовых цифровых приборов и проекционного дисплея, настройку которых можно персонализировать.

Генеральный директор Automobili Pininfarina Паоло Деллача назвал Pura Vision мостом из настоящего в будущее. ■





Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Mercedes-AMG

MERCEDES-AMG PureSpeed

— ВЕРШИНА ЭКСКЛЮЗИВНОСТИ

Ярким событием, заряжающим энергией, назвали презентацию концепта Mercedes-AMG PureSpeed поклонники бренда, присутствовавшие на мировой премьере двухместного прототипа, которая состоялась в преддверии Гран-при «Формулы-1» в Монако.

Автомобиль, который произвел впечатление даже на искушенных гонщиков команды Mercedes-AMG Petronas F1 Team Льюиса Хэмилтона

и Джорджа Рассела, был эффектно представлен на плавучем понтоне в уютной гавани в окружении белоснежных яхт. Концепт-кар, по сути,

представляет собой первый экземпляр из ограниченной серии Mercedes-Benz Mythos. Радикальный дизайн открытого двухместного автомобиля без крыши и лобового стекла — дань автоспорту. Многие элементы дизайна вдохновлены гиперкаром Mercedes-AMG One — отсюда, например, пришли технологические детали из углеродного волокна по низу кузова. Они создают контраст с округлыми формами верхней части автомобиля. Типичными для спортивного автомобиля являются длинный аэродинамически оптимизированный капот и низкая передняя часть с ярко выраженным «акульим носом». Дизайн передней части прототипа также напоминает Mercedes-AMG One с широким нижним воздухозаборником, аббревиатурой «AMG» и темной хромированной звездой Mercedes. Из мира «Формулы-1» позаимствована система HALO, которая заменяет традиционную переднюю стойку автомобиля. Это конструкционно важное решение усиливает жесткость кузова и защищает экипаж в случае аварии.

Небольшие прозрачные дефлекторы спереди и по бокам направляют ветер в кабину, где одним из основных элементов выступают часы IWC





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Schaffhausen на приборной панели. Два контрфорса за сиденьями напоминают подобную деталь легендарных гоночных автомобилей, таких, например, как 300 SLR, на котором Стирлинг Мосс и Денис Дженкинсон выиграла гонку Mille Miglia 1955 года в Италии – с рекордной для того времени средней скоростью на дорогах общего пользования, составлявшей невероятные 157 километров в час. Мускулистые «плечи» над арками задних колес сливаются с элегантной крышкой багажника и задним фартуком, подчеркивающим ширину автомобиля. Колесные диски концепта имеют уникальную облицовку из углеродного волокна, а дизайн предусматривает оптимизацию потока воздуха для охлаждения тормозов и усиления прижимной силы.

Лакокрасочное покрытие концепта – цветовой градиент от красного до графитово-серого с черным узором AMG – тоже особая история. Она отсылает к цветовой гамме автомобиля Mercedes, победившего на гонках Targa Florio 1924 года на Сицилии. Та машина была окрашена в красный цвет, который был типичным для итальянских автомобилей. Немецкие гоночные автомобили в то время традиционно окрашивались в белый цвет. Красная краска должна была удерживать местных болельщиков от препятствования продвижению машины в гонке. Хитроумный план сработал. Преодолев дистанцию в 432 километра, двухлитровый гоночный автомобиль Mercedes под номером 10 первым пересек финишную черту с Кристианом Вернером за рулем. Число 10 также можно найти на передних крыльях концепта Mercedes-AMG PureSpeed, и оно относится к победе Targa Florio 100 лет назад.

Чистым бескомпромиссным дизайном гоночного автомобиля, инновационными материалами и современными технологиями концепт Mercedes-AMG PureSpeed продолжает славные традиции концерна Mercedes-



Benz. Строго ограниченная серия в 250 экземпляров будет доступна только самым преданным энтузиастам и коллекционерам. В комплект поставки

входят два специально разработанных аэродинамически оптимизированных шлема, изготовленных специально для концепта Mercedes-AMG PureSpeed. ■





BMW SKYTOP

Фотоматериал BMW



На ежегодном конкурсе дизайна автомобилей и мотоциклов Concorso d'Eleganza Villa d'Este концерн BMW продемонстрировал концептуальный автомобиль BMW Skytop.

ДЛЯ РОСКОШНЫХ ПРОГУЛОК

Открытый двухместный концепт, по представлению разработчиков, предназначен для роскошных путешествий — что бы это ни означало. В этой элегантной новинке органично сочетаются эстетика, мощь, динамика и шик. Дизайн концепта навеян такими исторически значимыми моделями, как BMW Z8 и BMW 503. Как и легендарный родстер Z8, Concept Skytop оснащен мощным двигателем V8.

Упругие и мускулистые формы кузова BMW Skytop очерчены несколькими четкими линиями, которые подчеркивают смещение основного объема автомобиля назад. Вместо привычных ручек в верхнюю кромку дверей интегрированы маленькие закрывалки. Крупные колеса оснащены легкосплавными дисками с многоспицевым дизайном. Яркими деталями концепта выглядят также широкий капот, узкие линии приборов освещения, акулий нос, фальшрадиаторная решетка

с подсветкой и алюминиевая накладка на двери багажника. Светодиодные блоки фар были специально разработаны для BMW Concept Skytop с использованием новейших технологий.

Позади двух сидений находится дуга безопасности, оформленная кожей. Две съемные части крыши, также

отделанные кожей, можно хранить в специальном отделении багажника. В задней части красновато-коричневый тон крыши перетекает в приглушенный серебристый оттенок лакокрасочного покрытия кузова. Красновато-коричневый тон формирует единую цветовую гамму интерьера. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

JEEP – ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПРОТОТИП

Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Jeep

Внушающий надежность внедорожный дизайн и электрический привод 4хе – основные черты показанного недавно концепта Jeep Wagoneer S Trailhawk. Этот аккумуляторный электромобиль имеет режим Rock и электронную блокировку задней оси в усовершенствованной системе Selec-Terrain.

Платформа STLA Large, на которой построен автомобиль, позволяет ему легко переходить от движения по асфальту к бездорожью, обеспечивая при этом беспрецедентную производительность, бескомпромиссную мощность 4хе и мгновенный крутящий момент. В концепте присутствуют такие режимы движения, как «авто», «песок», «камень», «снег», «эко» и «спорт». Уверенно преодолевать различные испытания машине помогают 31,5-дюймовые внедорожные шины, установленные на 18-дюймовые колесные диски.

Электромобиль Jeep Wagoneer S Trailhawk имеет высокий клиренс, прочные буксирные крюки и функциональные воздухоотводы для улучшения динамических характеристик на высоких скоростях – в зонах высокого давления встречных потоков воздуха. Узнаваемость модели обеспечивает высоко поставленная фальшрадиаторная решетка с семью прорезями. В концепте она имеет подсветку и акценты, выполненные в оттенке Storm Grey. Капот автомобиля имеет антибликовое покрытие, а на панорамной крыше с люком установлен алюминиевый багажник.

В оформлении интерьера Jeep Wagoneer S Trailhawk широко использованы мягкие поверхности из синтетического материала Mantis Green. Передняя панель оснащена поручнем для поддержки переднего пассажира, когда машина движется по бездорожью. В этот поручень также интегрировано крепление для фиксации оборудования, устройств и аксессуаров. Передние сиденья с подогревом и вентиляцией созданы с учетом надежной поддержки при раскачивании в движении. Эластичные регулиру-



емые ремни на кластерах дверей и на центральной консоли предназначены для крепления снаряжения в салоне. Центральная консоль также имеет большой открытый отсек для хранения

вещей, USB-розетки и зарядный порт. Украшением салона служат срезы из натурального камня, а также акценты цвета Storm Dark Metal и анодирование Radical Red.





ИЮНЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



60 лет назад

2 июня 1964 года бразильская компания DKW-Vemag начала серийный выпуск модели Fissore. Это была попытка сделать люксовый по понятиям местного рынка автомобиль. Альтернативы немецкой механике DKW не было, и смещение вверх по ценовой шкале можно было осуществить, лишь обогатив оснащение и заменив кузов. Для решения последней задачи подключили итальянскую студию Fissore (отсюда и название модели), которая уже в 62-м выдала прогрес-

сивный дизайн: прямые чистые линии, большая площадь остекления, решетка на носу в полную ширину и задние фонари в плоскости кузова. Такой дизайн станет общепринятым в Европе только лет через пять. Но на подготовку к выпуску ушло почти два года, что убавило степень сенсационности премьеры. Fissore вышла на четверть дороже обычных моделей DKW-Vemag. Установка же полуавтоматической трансмиссии Saxomat и вовсе делала цену заоблачной. Богатая комплектация и обширное остекление

утяжелили машину: она весила свыше тонны, что для тех лет было существенно. Но в движение ее должен был приводить все тот же 3-цилиндровый двухтактный двигатель литрового объема. Для Fissore фирма заявила отдачу на уровне 60 л. с. против полусотни у прочих моделей, но сейчас более достоверным считается мнение, что в условиях плавающего качества сборки для флагмана просто отбирали более удачные моторы. Проблема излишнего веса преследовала Fissore все время выпуска и была одним из стимулов непрерывных обновлений. Так, крышку багажника, первоначально достигавшую бампера, обрезают в вертикальной части до линии дверных ручек, что позволило отказаться от усиления в области проема и тем самым сбросить несколько килограммов. После того как «родительская» марка DKW перешла под контроль «Фольксвагена», двухтактные модели были обречены. Сборка Fissore завершилась в 67-м, всего сделали около 2,5 тысяч штук.

50 лет назад

24 июня 1974 года объявлено о слиянии Peugeot и Citroen. Это было поглощение, но, так как компании были примерно одного размера, процесс растянулся: до конца года «Пежо» приобрела 38,2% акций и лишь в апреле 76-го присоединение завершилось. Что же привело фирмы к объединению? В первую очередь манера управления, характерная для руководства Citroen. Хаотичным было планирование, когда между микролитражным 2CV и его производными, с одной стороны, и крупногабаритной моделью DS, с другой стороны, зияла брешь, заполненная лишь в 1970 году моделью GS. Да и та с рабочим объемом менее 1300 куб. см легла не посередине. Став заложником собственного имиджа самой нестандартной европейской марки, Citroen постоянно был вынужден изобретать невиданные элементы конструкции и оригинальничать с дизайном. Как следствие, стоимость разработки всегда оставалась высокой. Маркетинговая стратегия компании стала чересчур агрессивной на фоне экономического роста и объявленного правительством

DKW-Vemag Fissore – 1965 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

послабления транспортного налога. «Ситроен» замыслил масштабное проникновение в престижные сектора европейского рынка и расширение экспорта в США. С этой целью французы выкупили переживавшую глубокий спад итальянскую компанию Maserati, намереваясь использовать ее экспертизу. Гран-турер Citroen SM получил 2,7-литровый V6, созданный при непосредственном участии инженеров Maserati, и очередной букет технических диковин. На его удлиненной платформе построили второе поколение суперседана Maserati Quattroporte. Обе машины провалились. Во многом из-за замедления мировой экономики, усугубленного топливным кризисом осени 1973 года, а также из-за новых требований сертификации импортных авто в США. Ну и, вне контекста, переднеприводный Quattroporte с субтильным внешним видом и V6 под капотом не заинтересовал вообще никого.

Параллельно с этими дорогами машинами шла разработка уже упомянутого GS, роторно-поршневого двигателя и модели верхнего среднего класса CX на замену DS. Масштаб затрат был поистине гигантским. Спрос на старые модели оставался высоким, но расходы это не покрывало и близко. Даже такие завзятые оптимисты, как руководство «Ситроена» конца 60-х, осознавали, что нужно как-то экономить, и в 68-м было заключено соглашение с Fiat. Но ситуация ухудшалась быстрее, чем партнерство начало приносить плоды. По сути, все ограничилось выпуском фургона Citroen C35 (он же Fiat 242) и незавершенным проектом дешевого супермини (позже реализованного в Румынии под маркой Olcit). Уже в 72-м шинная компания Michelin, державшая контрольный пакет «Ситроена», стала намекать «Фиату» на возможность полной продажи. Итальянцы допускали такой исход, но при условии жесткой рационализации производства. То есть самобытность «Ситроена» в этом случае могла быть полностью уничтоженной. Да и рабочие места наверняка терялись бы. Этот вариант не устраивал правительство, и, чтобы уберечь «национальное достояние», оно ограничило круг потенциальных спасителей «Ситроена» исключительно французскими компаниями. Выбор был небогат: непрофильные предприятия не хотели брать столь рискованный актив с многомиллионными долгами, Simca уже входила в корпорацию Chrysler, так что оставались лишь Renault и Peugeot. И вот тут люди в руководстве «Пежо» вдруг осознали, что стоят перед выбором из двух зол. Если отдать «Ситроен» под власть «Рено», то это приведет к образованию монополиста с долей национального

DKW-Vemag Fissore – 1966 г. в.



авторынка свыше 60%, да к тому же подконтрольного государству, то есть имеющего почти безграничную финансовую поддержку и минимум обязательств перед акционерами. А значит, приобретение «Ситроена» стало для «Пежо» вопросом выживания, а в таких случаях о цене обычно не спорят. В том числе и истощением свободных средств объясняется столь медленная унификация линеек Peugeot и Citroen в последующие годы. Оперативно выпустив под названием Citroen LN упрощенную версию трехдверного супермини Peugeot 104, новые владельцы сосредоточились на чистке баланса, задешево уступив Maserati Алехандро де Томасо, а производителя грузовиков Berliet отдав «Рено». И в дальнейшем руководство объединения старалось оберегать самобытность «Ситроена», что удавалось до начала XXI века, когда непрекращающийся рост издержек наконец заставил унифицировать техническую часть почти полностью.

40 лет назад

8 июня 1984 года в Японии стартовали продажи Toyota MR2 – первого серийного японского автомобиля со средним расположением мотора. Долговременные проблемы в глобальной экономике и перестройка

автомобильного рынка привели к тому, что подобную компоновку в начале 80-х представляли разменявший второй десяток лет маломощный Fiat X1/9, изделия британских гаражных фирм, откровенно неудачный Pontiac Fiero в США, ну и набор не самой свежей экзотики от Lotus Esprit до Lamborghini Countach. Иными словами, не было машины одновременно доступной, современной и качественной. Заполняя образовавшуюся пустоту, японцы не могли не оглядываться на лучшие образцы прошлой эпохи. Внешне MR2 напоминала тот самый Fiat X1/9, а в отладке ходовой части принимали участие специалисты Lotus. Участием



Citroen LN – 1976 г. в.





Toyota MR2 – 1985 г. в.



британцев, вероятно, и объясняется
выбранный тип задней подвески:
стойка Чепмена – конструкция, схожая
со схемой МакФерсона, но исполь-

зующая в качестве нижнего рычага
полуось. В качестве силовых установок
взяли уже опробованные на «короллах»
моторы: 1,5-литровый карбюраторный

(только для домашнего рынка) или
16-клапанный с двумя распредвалами
на 100 «кубиков» объемнее. Позже
добавится вариант с механическим
компрессором. Так как американский
рынок виделся основным, то, в силу
тамошних условий, в качестве альтер-
нативы кузову купе предложили не
кабриолет или таргу с цельноъемной
панелью крыши, а так называемый
Т-верх, когда середины рам лобового и
заднего стекла соединены продольной
перемычкой и съемных панелей полу-
чается уже две. Модель оказалась
удачной: острота управляемости соче-
талась с предсказуемостью поведения,
динамика была достойной, уровень
комфорта адекватным времени, а посе-
щения сервиса редкими. Поэтому, хотя
рынок спорткаров и восстанавливался
очень медленно, «Тойота» решилась
на выпуск второго поколения MR2. Но
вышедшая в 1989 году машина стала
больше, быстрее и заметно дороже. ■

Fiat X1/9



Toyota MR2 – 1985 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПОД ЗАЩИТОЙ СВЕТА OSRAM

Выезжая из дома или отправляясь в путь пешком, каждый надеется обрести приятные эмоции и новые впечатления. Однако иногда, вопреки ожиданиям, в дороге случаются неприятности. Поэтому наиболее опытные автолюбители и пешие туристы в дороге стараются прежде всего обеспечить безопасность. Действенными помощниками в этом становятся сигнальные фонари OSRAM из специальной линейки LEDguardian.

В экономически развитых странах уже стало правилом: прежде чем выйти из автомобиля на скоростной магистрали или в плотном городском потоке, необходимо взять с собой компактный светодиодный аварийный фонарь, который мигающим оранжевым светом обозначит водителям потенциальную опасность на пути – неподвижный автомобиль или человека, движущегося поблизости. Особенно важно обозначать себя или машину в темное время суток или в условиях ограниченной видимости – в тумане или когда идет дождь.

Сигнальные фонари OSRAM подойдут как для легковых автомобилей или мотоциклов, так и для грузового транспорта. Благодаря автономным источникам электропитания такой прибор освещения можно закрепить, например, на крыше автомобиля, откуда свет будет заметен издалека, или же установить фонарь на некотором удалении от аварийного транспортного средства, чтобы водители в потоке могли заранее снизить скорость и подготовиться к маневрированию.

Одним из надежных сигнальных средств в линейке LEDguardian является фонарь Road Flare – компактный светодиодный прибор для различных ситуаций на дороге и для оперативного осмотра автомобиля в пути. Оранжевый сигнальный фонарь LEDguardian Road Flare оснащен 16 высококачественными светодиодами с длительным сроком службы. Фонарь обеспечивает три режима работы: функцию вращения на 360 градусов, функцию постоянной оранжевой подсветки и функцию фонаря с ярким белым светом. Конструкторы устройства предусмотрели несколь-



LEDguardian Road Flare Signal V16

зкую грязеотталкивающую поверхность и практичный крючок для крепления. Сигнальный фонарь LEDguardian Road Flare протестирован и сертифицирован лабораторией экологического моделирования, где классами защиты IP54 и IK07 подтвердили устойчивость устройства к экстремальным внешним воздействиям, таким как вода, пыль или удары. Благодаря наличию в комплекте трех батареек типа AAA сигнальный фонарь LEDguardian Road Flare готов к использованию сразу после покупки. Компания OSRAM предоставляет на это изделие двухлетнюю гарантию.

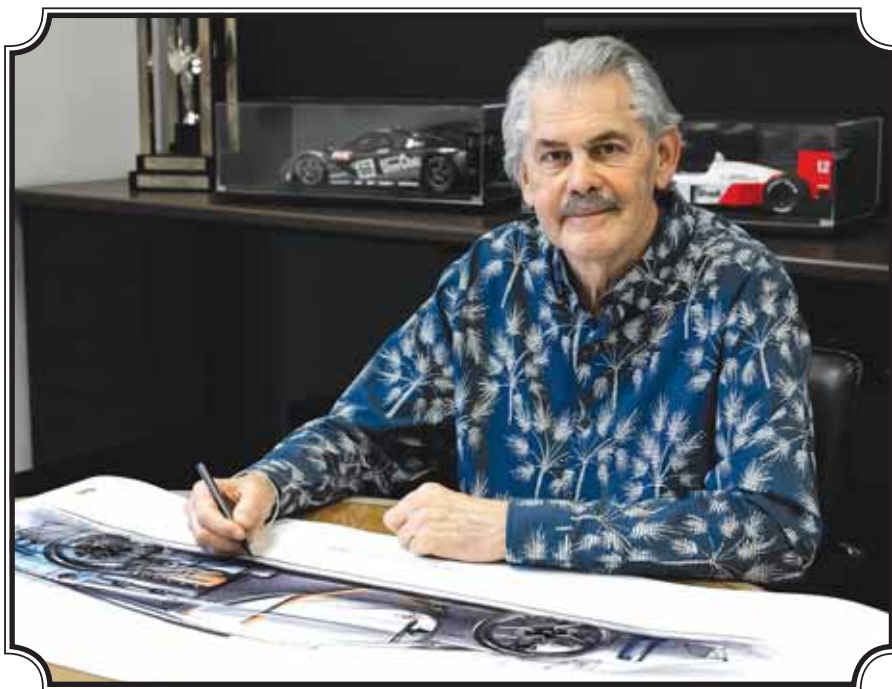
Еще один интересный прибор в линейке LEDguardian – дорожный оранжевый сигнальный фонарь Road Flare Signal V16. Это устройство также вращается на 360 градусов и видно с большого расстояния. В экстренной ситуации фонарь способен издалека предупредить о потенциально опасной ситуации. В отличие от треугольника, отражающего свет, фонарь привлекает внимание участников дорожного движения активным миганием 12 светодиодов. Яркость лампы составляет до 140 люмен, а температура света равна 2000 К. Компактная конструкция позволяет всегда иметь сигнальный фонарь Road Flare Signal V16 под рукой, его также можно использовать сразу после приобретения благодаря батарейкам, входящим в комплект поставки. Устрой-

ство LEDguardian Road Flare Signal V16 протестировано в лаборатории экологического моделирования, оно сертифицировано по DIN EN ISO/IEC 17025, то есть устойчиво к воздействию воды, пыли, жары и холода. Фонарь выдерживает и удары при падении. Продукт поддерживается двухлетней гарантией.

Практичностью и универсальностью отличается и такой гаджет, как фонарь LEDguardian Saver Light Plus. Он позиционируется как надежный источник света во время путешествий, обслуживания кемпинга, а также при осмотре или техническом обслуживании автомобиля. Этот многофункциональный фонарь оснащен мощным светодиодным источником света и нескользящей, устойчивой к загрязнениям поверхностью. Благодаря держателю или трем магнитам, входящим в комплект поставки, фонарь можно легко прикрепить практически в любом месте автомобиля, в том числе и на крыше. Двенадцать оранжевых мигающих светодиодных лампочек фонаря в потенциально опасных ситуациях предупредят окружающих о риске. В дополнение к этому практичный универсальный инструмент может выступить в качестве аварийного молотка для разбивания ветрового стекла или стать ножом для обрезания ремней безопасности. На фонарь LEDguardian Saver Light Plus компания OSRAM также предоставляет двухлетнюю гарантию.



LEDguardian Saver Light Plus



ГОРДОН МАРРИ: ОТ ФОРМУЛЬНЫХ БОЛИДОВ ДО ГРУЗОВИКА ДЛЯ АФРИКИ

Герой сегодняшнего рассказа является, пожалуй, самым выдающимся конструктором из ныне живущих. Его гоночные машины брали титулы в «Формуле-1», дорожные спорткары устанавливали новые стандарты. Он же создал серию неординарных прототипов совсем иного плана и придумал новую технологию производства. В жизни Гордона Марри не обошлось без счастливого случая, но главной составляющей его успехов стало умение найти неожиданное решение в любых бюджетных рамках.



Первый автомобиль Т.1 – 1967 г. в.

Гордон Марри родился 18 июня 1946 года в южноафриканском Дурбане.

Его отец участвовал в местном автоспорте и как гонщик, и как механик, что, безусловно, повлияло на выбор Гордоном жизненного пути. Он окончил инженерный факультет Технического колледжа провинции Наталь и в 1967 году построил свой первый автомобиль – легкую гоночную машину, похожую на Lotus Seven. На ней Марри участвовал в региональных соревнованиях.

В те годы Lotus был настоящей иконой автоспорта, особенно в англоязычной части мира. У марки была самая инновационная «формульная» команда, а дорожный родстер Elan считался непревзойденным образцом управляемости. Неудивительно, что Гордон Марри мечтал работать именно в «Лотусе». Он отправил письмо и получил приглашение на собеседование.

Однако в те времена бумажной почты с момента, когда главный инженер «Лотуса» написал свой ответ, и до первого шага Гордона Марри по британской земле прошло довольно много времени, начался спад в экономике, и «Лотус» прекратил набор сотрудников. Так Гордон Марри оказался за полмира от родного дома, без зимнего пальто и явных перспектив.

В поисках работы южноафриканец в какой-то момент даже заглянул в британское отделение «Форда», но, увидев уставленный кульманами огромный зал и инженеров, старательно вычерчивавших дверные ручки, развернулся и без сожаления пошел прочь. Он хотел получить много и быстро, и вскоре это произошло. Один из новых знакомых подсказал Гордону, что в гоночной команде Brabham есть вакансия. Марри узнал адрес и тут же, без записи, пришел в офис. Его направили к главному инженеру Рону Торану, тот убедился в квалификации соискателя и сказал, что Гордон Марри принят. Выходя из офиса, новоиспеченный сотрудник Brabham наткнулся на человека, который явился на назначенное интервью и чье место, получается, Марри занял, придя чуть раньше.

Так в 23 года Гордон Марри попал в мир «Формулы-1», а когда через пару лет не блиставшую команду выкупил Берни Экклстоун, то неизбежные увольнения и перестановки вытолкнули Марри наверх, и в 72-м он внезапно даже для самого себя стал главным конструктором. Занимая до того не самую важную позицию, он брался за подработку для участников других гоночных серий. Конкретно в тот момент Марри сотрудничал с Аленом де Кадене в его лемановской программе. Звучит громко, однако за этим стояло старое формульное шасси, массовый двигатель Cosworth DFV, караван от спонсора Duckhams и аж 250 фунтов наличными.

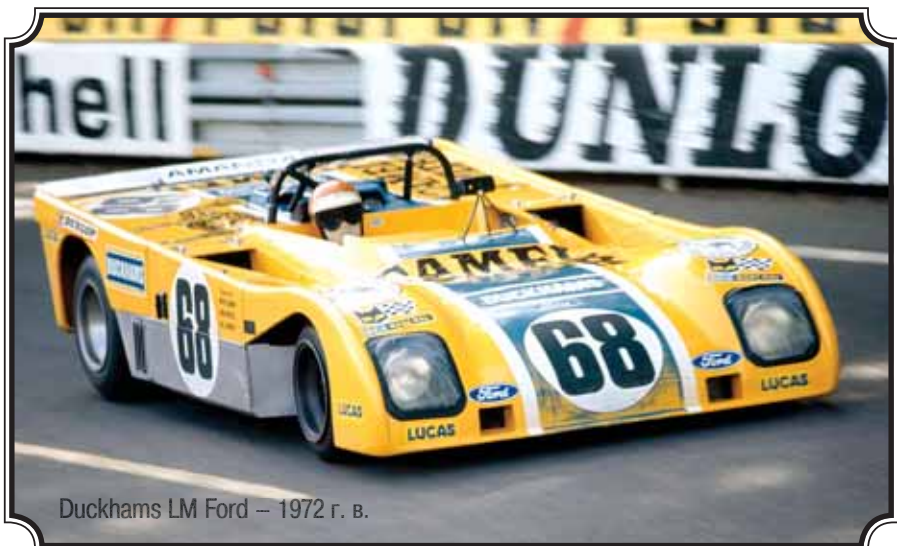


ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

И созданная из всего этого машина пришла в итоге двенадцатой. Этот проект, где сменщиком Кадене за рулем был Крис Крафт, еще получит продолжение, но о нем позже.

Первым значительным достижением Гордона Марри как инженерного главы команды стало второе место в Кубке конструкторов сезона-1975, которое болиды BT44B добыли за счет выдающейся аэродинамики. С переходом на мотор Alfa Romeo результаты команды снизились. Оппозитный двигатель вышел слишком тяжелым и широким. Из-за этого у Марри не получилось повторить на своем болиде граунд-эффект, который создавало днище лидировавшего в те годы Lotus 78. Чтобы «присосать» машину к трассе, требовалось иное решение, и оно нашлось.

Вообще-то, Гордон Марри искал, как улучшить охлаждение громоздкого мотора и при этом сократить общую ширину, так как с привычными радиаторами аэродинамика страдала. Сначала он попробовал вообще отказаться от радиаторов, сделав плоские борта естественными теплообменниками. Не сработало. Тогда Марри поместил уменьшенные радиаторы в носовой части, а сзади «воткнул» огромный вентилятор. Тот высасывал воздух из-под днища, и машина «прилипла» к поверхности за счет разности давления. Справедливости ради следует отметить, что впервые такое решение применили на болиде Chararral 2J в чемпионате Can-Am 1970 года, и Марри не мог об этом не знать. Гран-при Швеции 1978 года оснащенный вентилятором Brabham BT46B выиграл с таким преимуществом, что волна протеста со стороны остальных команд заставила Берна Экклстоуна, тогда уже управлявшего всем чемпионатом, запретить этот элемент конструкции. Утверждение, что вентилятор забрасывает идущие сзади машины камнями, не было справедливым, так как скорость выдуваемого ветра не достигала и 90 км/ч. Просто Экклстоун не хотел обвинений в подыгрывании своей команде.



Duckhams LM Ford – 1972 г. в.

Следующие несколько лет болиды Brabham, в целом не выбиваясь из общего тренда, показывали хорошие результаты: вновь второе место в командном зачете в 1981 году и два личных титула Нельсона Пике в том же 81-м и двумя годами позже. Время для нового решительного шага пришло в сезоне-1986, когда Гордон Марри пошел на радикальное улучшение аэродинамики через снижение высоты машины. Этому мешал высокий двигатель BMW. Мотор сильно наклонили, что заставило усложнить форму коленвала и сместить его вбок, полностью заме-

нить КПП и систему циркуляции масла. За улучшение аэродинамики пришлось заплатить механическими проблемами и снижением жесткости корпуса (вытянулась база, тяга с двигателя шла под углом к продольной оси). На длинной прямой BT55 был быстр, но в поворотах терял больше. Кроме того, положение пилота было неудобным, почти лежащим. И это сыграло трагическую роль. На Гран-при Франции машина Элио де Анджелиса попала в аварию, и хотя травмы, полученные гонщиком непосредственно от удара, не были тяжелыми, он не смог выбраться из кокпита и



Brabham BT46B – 1978 г. в.



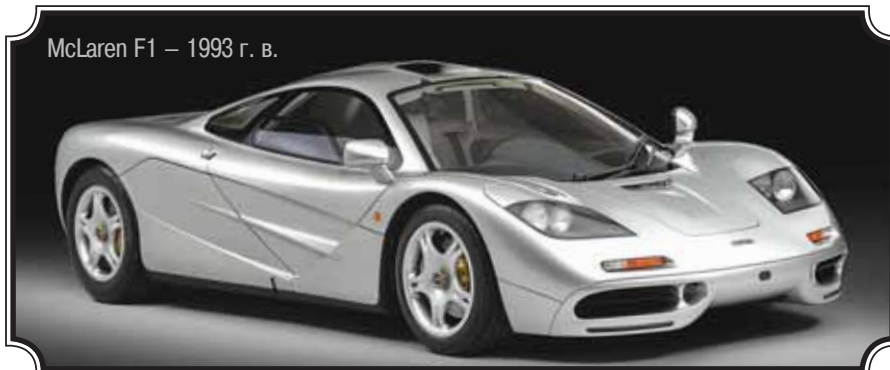
Brabham BT55 – 1986 г. в.



Light Car Company – 1992 г. в.



McLaren F1 – 1993 г. в.



Light Car Company – 1996 г. в.



отравился продуктами горения от начавшегося пожара.

Неудача BT55, усугубленная гибелью пилота, укрепила уже возникшее у Гордона Марри желание покинуть «Формулу-1». Из «Брэбхема» он ушел, но босс команды McLaren Рон Дэннис уговорил Марри на три года занять пост технического директора. Это положение выше конструкторских групп привело к тянущемуся до наших дней спору об авторстве всепобеждающего McLaren MP 4/4. Гордон Марри считает этот болид прямым потомком Brabham BT55, в то время как инженеры, непосредственно работавшие над машиной, заявляют, что общее у болидов только то, что оба низкие.

Так или иначе, с «Формулой-1» Гордон Марри расстался окончательно. Еще в 1988-м он задумал дорожный суперкар. Автомобиль должен был стать предельно легким и оснащаться непременно атмосферным двигателем, поскольку компрессор – дополнительный узел в конструкции – снижает общую надежность, да и в те годы атмосферники уж точно отличались большей отзывчивостью. Кроме того, Марри очень хотел сделать машину с тремя посадочными местами – водительское по центру.

McLaren F1 был построен вокруг кокпита из углеродного волокна. Широкое применение нашли кевлар, титан, магний и даже золото – для теплоизоляции моторного отсека. Готовая машина весила всего 1138 кг. Культура веса – кредо «Лотуса» и всех конструкторов, вдохновленных этой маркой, – была усвоена и развита Гордоном Марри. Говорят, что даже его первая машина была легче, чем Lotus Seven, которому она подражала.

Силовую установку сделала компания BMW: V12 объемом 6,1 литра, максимум мощности – 627 л. с. при 7400 об/мин. Таким образом, McLaren F1 оказался не только самым дорогим серийным авто, но и самым быстрым – 386,4 км/ч у слегка доработанной для рекорда версии. Что еще заслуживает внимания, так это аэродинамически чистый кузов без антикрыльев. «Формульного» типа диффузор и пара упряченных в крылья вентиляторов (!) создавали достаточную прижимную силу. Выдвижной спойлер, правда, был, но работал только при торможении. В 95-м почти серийный F1 выиграл «24 часа Ле-Мана».

Параллельно с разработкой F1 Гордон Марри участвовал в другом интересном проекте. На пару с Крисом Крафтом (тем самым соратником по «Ле-Ману» 72-го) конструктор учредил Light Car Company для выпуска сверхлегкой дорожно-гоночной машины. Получившийся Rocket внешне напоминал «формулы» 50-х, весил всего 385 кг и имел два места, расположенные тандемом. Литровый мотоциклетный двигатель Yamaha разогнал



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

«Ракету» до 238 км/ч. Были разработаны уникальная подвеска и не менее уникальная трансмиссия, из-за которой машина имела пять передач не только для переднего, но и для заднего хода. Специалисты называли Rocket эталоном для азартной езды, а небезызвестный Джереми Кларксон призывал каждого купить себе Rocket, не разбираясь в средствах добычи денег. А стоила машина почти 40 тысяч фунтов – как Jaguar Sovereign, поэтому, несмотря на все ее достоинства, за шесть лет нашлось менее полусотни покупателей.

В 2007-м Марри основал бюро Gordon Murray Design, подготовившее ряд интересных прототипов. Городской микроавтомобиль T.25 помещался в количестве трех штук в длину на типичном парковочном месте и двух в ширину на обычной полосе. Его лобовое стекло и боковины откидывались вперед, а расположение мест в салоне повторяло McLaren F1. Вариант T.27 был той же машиной, но с электродвигателем.

Несмотря на вовлечение Гордона Марри в прогресс электромобилей, он не считает современные образцы в полной мере пригодными для эксплуатации. В основном из-за веса литий-ионных батарей и их невысокой энергетической плотности. В самом деле, нынешний форсированный переход на электрическую систему питания автомобилей рискует стать великим фальстартом. К массовому электротранспорту не готовы ни экономика, ни общество, ни инфраструктура, ни технологии. Да, вероятно, у автомобиля именно электрическое будущее, но если делать с умом, это скорее горизонт пары десятилетий.

Серия прототипов OX для Global Vehicle Trust представляла собой легкие грузовики для удаленных районов слаборазвитых стран, где дорог нет и в помине. Здесь снова один из вариантов был полностью электрическим, однако ни он, ни версии с обычным ДВС до сих пор не нашли сборочной площадки.

Гордон Марри разработал также новую технологию производства маленьких легких машин, получившую название iStream. Задачей был отказ от сложных штампов и точечной сварки. Решение найдено в простом металлическом основании, на которое крепятся силовой агрегат и подвеска, а части, не воспринимающие серьезных нагрузок, делаются из композитных панелей сэндвичной структуры. Жесткость такой конструкции превышает параметры традиционных несущих кузовов, но пока остаются проблемы масштабирования на машины крупнее гольф-класса.

В 2017-м в дополнение к дизайнерскому бюро Гордон Марри основал компанию Gordon Murray Automotive и с ней вернулся к выпуску суперкаров. Первенцем марки стал T.50, представляющий собой идейное продолжение

Gordon Murray Design T.27 – 2011 г. в.

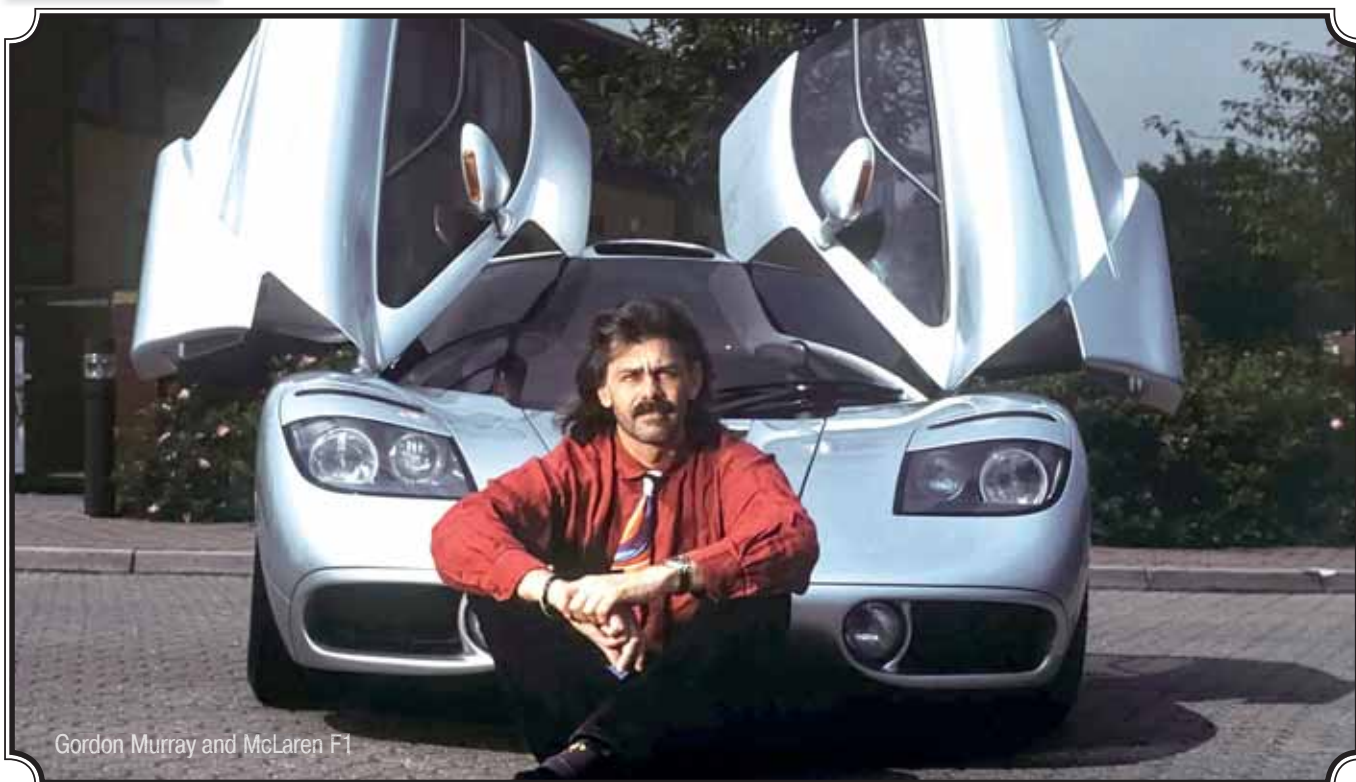


GVT OX XP3 prototype – 2016 г. в.



Gordon Murray Automotive T.50 – 2020 г. в.





Gordon Murray and McLaren F1

McLaren F1: снова сверхлегкий кузов, атмосферный V12 (4 литра, 663–710 л. с.), трехместное размещение в салоне. Для создания граунд-эффекта, не стесняясь, применен большой вентилятор, как у Vrabham VT46B. Что особо отмечает Гордон Марри, T.50 намного лучше подходит для повседневного вождения: теперь фары дают достаточно света,

тормоза не скрипят, больше не надо регулировать сцепление каждые 5000 миль и постоянно заменять топливный бак. На 2024 год намечен старт серийного производства второй модели T.33, построенной по схожим принципам, но отсылающей к более давнему прошлому – суперкарам середины 60-х. Несмотря на солидный возраст,

Гордон Марри остается действующим инженером, не снижая активности. Он берется за самые разные проекты, но вместе с тем не идет безропотно в фарватере модных тенденций. И нам повезло, что в век готовых рецептов еще находятся подобные индивидуальности, которые предлагают альтернативу, ведь только так и возможно развитие. ■



Gordon Murray Automotive T.50 – 2020 г. в.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



ВЫБИРАЙТЕ ХТРА.

ВЫ ДОСТОЙНЫ САМОГО ЛУЧШЕГО

— превосходный стиль, выдающиеся характеристики

Линейка Xtra отличается своим качеством: при ее разработке использован опыт и высочайшие технические стандарты производства оригинального оборудования. Изящный дизайн, превосходный стиль и отличные характеристики в сочетании с повышенным комфортом и износостойкостью.

Созданы друг для друга

Тормозные колодки Brembo Xtra — это идеальное дополнение к тормозным дискам Max и Xtra, позволяющее достичь максимальной эффективности при их совместной эксплуатации.

Тормозные колодки Brembo Xtra разработаны для гармоничной работы с дисками Brembo Max и Brembo Xtra. Совместная работа этих компонентов обеспечивает высочайшую эффективность и точность управления тормозной системой. Эксклюзивный фрикционный материал, позволяющий уменьшить вибрации и снизить износ, — это идеальное решение на дороге для любителей энергичного стиля вождения, без компромиссов в плане комфорта и износостойкости.

Линейка Xtra включает в себя более 300 артикулов дисков и 200 артикулов тормозных колодок, разработанных на основе инновационного подхода для совместной работы, обеспечивающей быстрое, отзывчивое и эффективное торможение в сочетании с непревзойденной безопасностью в любых режимах вождения.

Преимущества Xtra

- улучшенное сцепление между диском и колодками;
- очищение и обновление колодок;
- отличные показатели на мокром дорожном покрытии;
- максимальный коэффициент трения даже при высоких температурах;
- охлаждение тормозной системы;
- бескомпромиссная безопасность;
- культовый дизайн и стильный спортивный вид.

Тормозные колодки Xtra — новый материал без содержания меди

Инновационный состав, состоящий из более чем 30 различных компонентов, является результатом опыта Brembo в топовом сегменте оригинального оборудования.

Разработанный для автомобилей класса люкс и протестированный также на автомобилях среднего сегмента, чтобы превзойти ожидания любителей вождения, он обеспечивает наилучшие ходовые характеристики, в том числе и с точки зрения комфорта при поездках на дальние расстояния.

Тормозные диски Max — решение с насечками

Brembo Max — это диски с насечками и УФ-отверждаемым покрытием, что обеспечивает превосходное торможение в любых условиях, оптимизируя дорожные характеристики и обеспечивая постоянное обновление фрикционного материала.

Тормозные диски Xtra — решение с перфорацией

Особые отверстия создают привлекательный эстетический вид, улучшенный эксклюзивным УФ-отверждаемым покрытием, а также обеспечивают великолепные и эффективные показатели при любых условиях торможения, чтобы подчеркнуть стиль вождения истинных энтузиастов.

Суппорты Brembo X-Style — взрыв цвета для ваших колес!

Тормозные суппорты Brembo X-Style, предназначенные для вторичного рынка, производятся на заводах, выпускающих оригинальное оборудование, поставляемое на конвейеры ведущих автопроизводителей в качестве первичной комплектации.

Идеальное решение для увлеченного автовладельца, который хочет подчеркнуть элегантность и оригинальность своего автомобиля с помощью алюминиевых суппортов Brembo, выбрав цвет, соответствующий его индивидуальному, уникальному и неповторимому стилю.

Больше информации на bremboparts.com



HONDA CIVIC

Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Honda

ОБНОВЛЕННЫЙ И ДОПОЛ

В 2022 году Honda Civic в Северной Америке заслужил титул автомобиля года. К слову сказать, это было одиннадцатое поколение модели. Вдохновившись успехом, проектное бюро приступило к созданию следующей версии компакта, так появился проект 2025 модельного года. И вот теперь он воплощен в металле – более мощный и технологичный, с двухмоторной гибридной трансмиссией.

Civic является старейшим автомобильным брендом Honda. Гибридный вариант Honda Civic занял вершину модельной линейки и предлагается производителем как в виде седана, так и в кузове хэтчбек. На сегодня предусмотрено четыре комплектации, начиная с LX (только седан) и заканчивая Sport, Sport Hybrid и Sport Touring Hybrid. Чтобы обеспечить доступность модели для молодых автолюбителей, комплектации Civic LX и Sport по-прежнему оснащаются отзывчивым и эффективным двухлитровым четырехцилиндровым двигателем. В комплектациях Sport Hybrid и Sport Touring Hybrid используется эффективная двухмоторная гибридная система Honda.

Согласно стратегическим планам автопроизводителя новые гибридно-электрические версии будут составлять около 40% в объеме продаж модельной линейки Civic. В 2023 году на гибридно-электрические модели Honda пришлось более четверти объема общих продаж бренда. Гибридный Civic пополнит электрифицированный ассортимент, в котором уже присутствуют гибридные Accord и CR-V, а также электрический Prologue.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОЦУРМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ



По заявлению автопроизводителя, новинки с гибридным электроприводом в 200 л. с. станут самыми мощными моделями Civic, помимо Type R. Передовые технологии обеспечат автомобилю быстрое и легкое ускорение и одновременно выдающиеся показатели экономии топлива. Линейное переключение передач в новом Civic имитирует переключение передач обычной механической трансмиссии при наборе оборотов и ускорении. В результате инженеры Honda заявляют, что производительность новинки будет даже выше, чем у предыдущего 1,5-литрового Civic с турбонаддувом. По их мнению, усовершенствованный гибридно-электрический силовой агрегат Honda с двумя большими электродвигателями, оптимизированный для Civic, обеспечивает спортивные ощущения от вождения. Гибриды Civic имеют четыре уровня рекуперативного торможения, настройка которых осуществляется с помощью подрулевых лепестков. Различные уровни настройки обеспечивают широкий диапазон контроля во время замедления.

Динамика и управляемость гибрида Civic были оптимизированы с помощью уникальной настройки и амортизаторов, и демпферных пружин, а также благодаря специально разработанным шинам. Гибридные автомобили также имеют самый низкий уровень шума и вибраций среди моделей Civic. В новинках работают надежный пакет активного шумоподавления и колесные резонаторы – в комплектации Sport Touring Hybrid.

Чтобы оптимизировать опыт вождения Civic для различных условий, конструкторы предложили режимы движения Econ, Normal и Sport (только в спортивной и гибридной комплек-

тациях). Предварительно заданные настройки позволяют предсказуемо менять производительность силовой установки, реакцию трансмиссии, помощь в рулевом управлении и расположение приборов. Модели Civic Sport Touring Hybrid также оснащены новым индивидуальным режимом, который позволяет индивидуально настраивать параметры вождения.

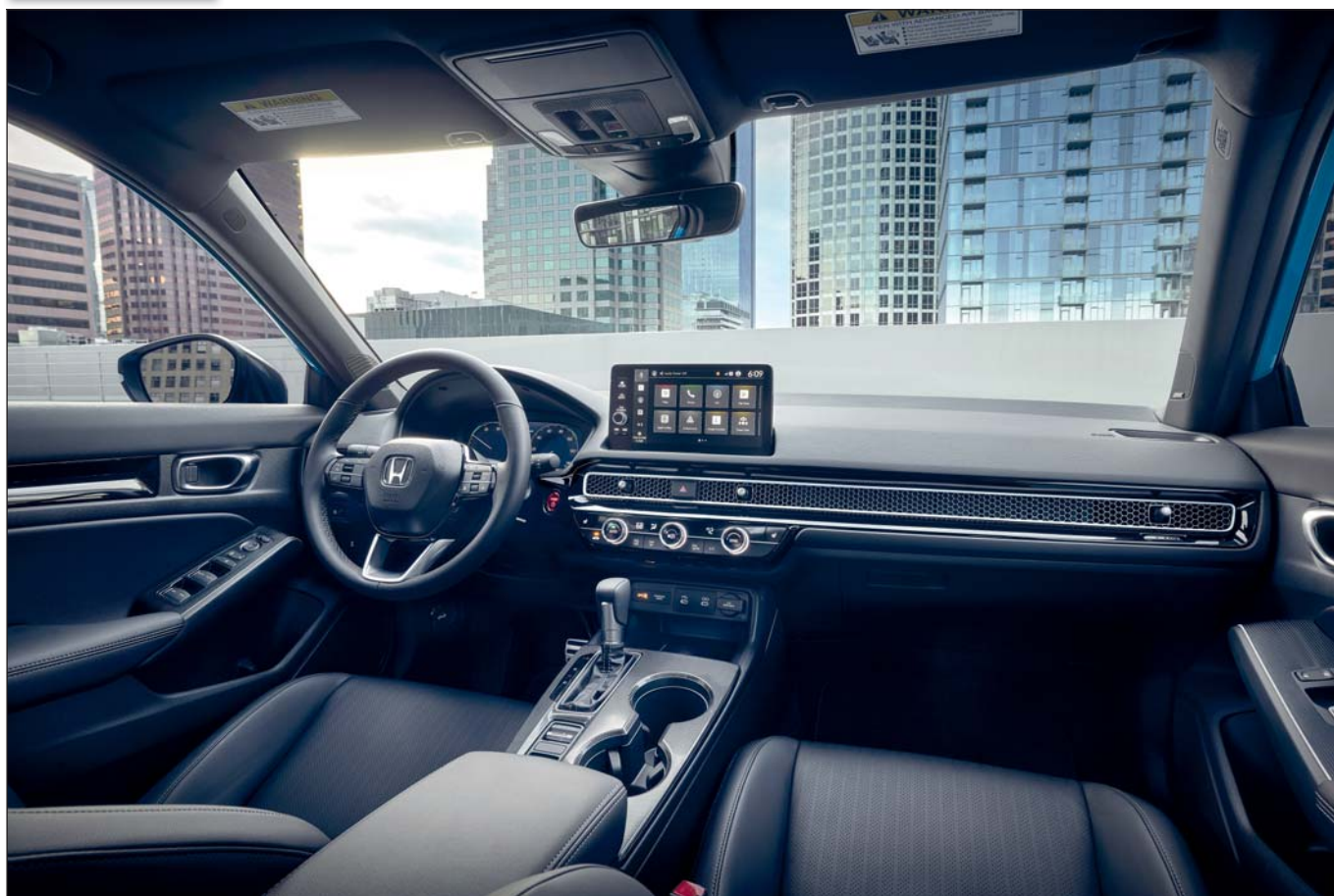
Экстерьер Honda Civic 2025 модельного года отличается новой, более агрессивной передней панелью. Более задиристый и спортивный образ поддерживают также темные задние фонари. Комплектации с гибридным двигателем получили отделку фар в цвет кузова и передний нижний спойлер. Комплектация Sport по-прежнему имеет темную отделку и черные 18-дюймовые колесные диски.

В палитре окраски кузова присутствуют четыре новых оттенка: Solar Silver Metallic, Urban Grey Pearl, Blue Lagoon Pearl (эксклюзивно для седана Civic) и Sand Dune Pearl (эксклюзивно для хэтчбека Civic).

Все гибридные варианты модели доступны с серым цветом оформления салона. Sport Hybrid в стандартном оснащении поставляется с люком на крыше, подогревом передних сидений и двухзонным климат-контролем. В Sport Touring Hybrid добавлены кожаные сиденья, аудиосистема премиум-класса Bose с 12 динамиками и девятидюймовый сенсорный экран с поддержкой беспроводных сервисов Apple CarPlay и Android Auto. В Sport Touring Hybrid есть и беспроводное зарядное устройство для смартфона. Топовая комплектация также предусматривает интеграцию Civic с Google для доступа к таким популярным приложениям, как Google Assistant, Google Maps и другие,

НЕННЫЙ





с бесплатным трехлетним безлимитным тарифным планом. Google Play позволяет пользователям загружать в автомобиль различные сторонние приложения для музыки, подкастов и аудиокниг точно так же, как и на свой смартфон. Все модели Civic теперь оснащены передними портами USB-C.

Безопасность Honda Civic поддерживается передовыми инструментами активной и пассивной безопасности, которые входят в стандартную комплектацию. В нее включена и запатентованная конструкция кузова Honda Advanced Compatibility Engineering (ACE), разработанная для защиты

пассажира при лобовых столкновениях. Передние подушки безопасности водителя и пассажира Civic разработаны таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность серьезной травмы головного мозга. Все варианты Civic оснащены передними ремнями безопасности с предварительным натяжением, а также передними, боковыми, коленными и боковыми подушками безопасности.

В пакете помощи водителю на борту Honda Civic значатся система предотвращения столкновений с функцией обнаружения пешеходов (CMBS); предупреждение о лобовом столкно-

вении; система предотвращения выезда с дороги (RDM), включающая предупреждение о выезде с полосы движения (LDW); система помощи в удержании полосы движения (LKAS); адаптивный круиз-контроль (ACC). Комплектация Sport теперь имеет контроль слепых зон с предупреждением о перекрестном движении сзади.

Седан Civic 2025 модельного года начнет поступать к дилерам Honda в мае, а хэтчбек Civic поступит летом. Вместе со стартом региональных продаж официальные дилеры бренда сообщат цены и подробности комплектации.





AFTERMARKET

АССОРТИМЕНТ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ TRW

Устанавливайте запчасти
TRW на вашей СТО!



ПРОФЕССИОНАЛЫ В ОБЛАСТИ ТОРМОЗНЫХ СИСТЕМ

trwaftermarket.com/braking





Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Tesla

ОБНОВЛЕНИЕ MODEL 3 PERFORMANCE

Бренд Tesla недавно представил миру новейшую высокодифференцированную комплектацию электромобиля Model 3 Performance, в которой реализованы передовые дизайнерские находки и инженерные возможности.



Обновление состоялось спустя шесть лет после первого выхода модели на международный рынок. Новинка создана на основе усовершенствованной платформы с улучшениями в сфере комфорта, шумо- и виброизоляции. Инженеры предложили адаптивные амортизаторы с полыми поршневыми штоками, многосекционный стабилизатор поперечной устойчивости, сверхпрочные стальные пружины и более жесткие верхние опоры подвески. Передний сплиттер и задний диффузор обеспечивают лучший сквозной поток воздуха. В целом эксперты оценивают новую версию Model 3 Performance как более мощную и производительную. Инженеры по аэродинамике снизили воздушное сопротивление до 5%, подъемную силу сократили на 36% и оптимизировали баланс подъемной силы вперед-назад на 55 процентов. Внутри Model 3 Performance оснащена новыми спортивными сиденьями с улучшенной боковой поддержкой и более глубокой удобной посадкой.

Привод последнего поколения – Performance 4DU – обеспечивает больший крутящий момент. На практике это сулит мгновенное стабильное



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

PERFORMANCE

ускорение автомобиля на выходе из поворотов. По сравнению с предыдущей версией привода новейший обеспечивает прирост мощности на 22%, пиковой мощности – на 32%, пикового крутящего момента – на 16 процентов. Важно и то, что улучшения производительности были достигнуты без запроса в дополнительном энергопотреблении. Более того, разработчики сообщают, что удалось снизить затраты энергии примерно на два процента по сравнению с Model 3 Performance предыдущего поколения. Управление крутящим моментом передних и задних электродвигателей происходит с точностью до миллисекунд. Контроллер динамики автомобиля (VDC) снимает показания для корректировок сотни раз в секунду. Система адаптивного демпфирования в режиме реального времени подстраивается под действия водителя и дорожные условия, оптимизируя плавность хода и управляемость. Адаптивная подвеска управляется с помощью программного обеспечения Tesla с обновлением по беспроводному протоколу OTA. Динамика и управляемость теперь контролируются с помощью предустановленных режимов «стандарт», «спорт» и «трек». Эти уста-





новки задают параметры работы двигателя, подвески и охлаждения трансмиссии. Инженеры осуществили основательную перекалибровку управления балансом, системой стабилизации, рекуперативным торможением и настройкой ABS, чтобы обеспечить более стабильное и предсказуемое вождение в различных условиях. Пользовательский интерфейс режима Track Mode V3 также был переработан, чтобы предоставить водителю больше данных об автомобиле.

Крутящий момент передается на дорогу колесами с коваными 20-дюймовыми дисками, в которых реализован особый аэродинамический дизайн. Шины Pirelli P Zero 4 также разработаны специально для Tesla. Увеличенное пятно контакта обеспечивает электромобилю лучшее сцепление с дорогой на выходе из поворотов, ограничивая при этом вмешательство системы контроля тяги. Увеличением жесткости задних шин инженеры добились оптимальных

характеристик качения, одновременно уменьшив тряску. В новой версии 3 Performance распределение крутящего момента смещено назад, чтобы максимально увеличить тягу, особенно в скоростном маневрировании.

Для повышения эффективности торможения в стандартную комплектацию модели вошли спортивные тормозные колодки, имеющие более высокий температурный предел и долговечность. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ ОТ ZF



НА ВЫСТАВКЕ BUSWORLD В СТАМБУЛЕ

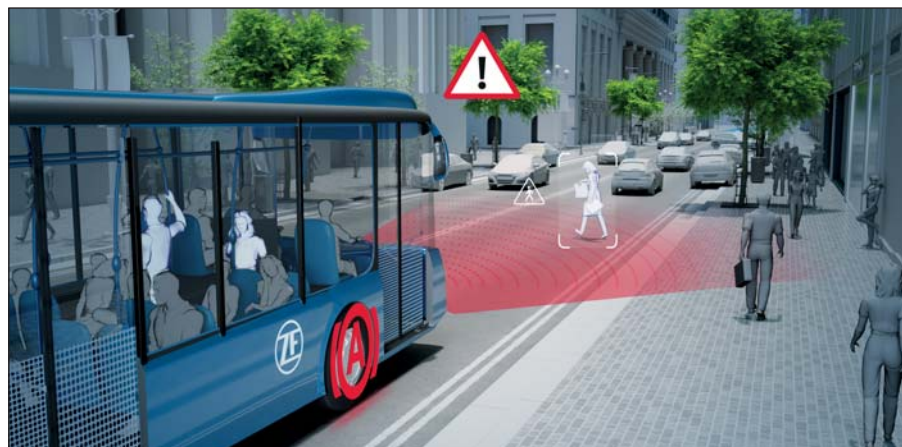
На стенде ZF была представлена электрическая ось нового поколения AxTrax 2 LF для низкопольных городских автобусов. Что касается безопасности, то на стенде были представлены новые решения ADAS от ZF, включая систему OnHand EPH, а также усовершенствованную систему предотвращения столкновений (CMS) для городских автобусов.

Новая ось AxTrax 2 LF является частью модульного комплекта ZF для электронной мобильности следующего поколения, включающего в себя инновационные компоненты, такие как электродвигатель с технологией шпильчатой обмотки и инвертор из карбида кремния (SiC) на 800 В. Он доступен с непрерывной мощностью до 360 кВт и пиковым крутящим моментом до 37 300 Нм, что обеспечивает впечатляющую способность к подъему на 20% для сочлененных автобусов полной массой до 29 тонн с одной ведущей осью.

В то же время AxTrax 2 LF обеспечивает до 10% экономии энергии по сравнению с предыдущим поколением. Ее компактная конструкция maximизирует свободное пространство для пассажирского салона, и, несмотря на большую мощность, необходимое для установки пространство сопоставимо с AxTrax AVE. Новая ось полностью совместима с пневматической подвеской и тормозной системой ZF. С точки зрения программного обеспечения AxTrax 2 LF также использует большой опыт ZF в разработке самых современных функций, таких как мониторинг состояния осей и кибербезопасность. Серийное производство AxTrax 2 LF запланировано на 2025 год.

На выставке также были представ-

На выставке Busworld, которая прошла с 29 по 31 мая в Стамбуле (Турция), ZF представила свои новейшие технологии для производителей автобусов и автопарков, стремящихся сделать общественный транспорт более экологичным и безопасным.



лены система предотвращения столкновений (CMS) для городских автобусов от ZF, интеллектуальная тормозная система, которая может активно обнаруживать транспортные средства, велосипедистов и пешеходов, находящиеся на пути движения транспортного средства или выезжающих на него. В случае экстренной остановки сложная система CMS останавливает автобус, защищая пассажиров на борту. Кроме этого ZF представила электропневматический ручной тормоз OnHand от ZF. Умный ручной тормоз не только повышает безопасность транспортного средства и комфорт водителя, но и служит базовой технологией для автономного вождения.

Решение SCALAR и Bus Connect
Платформа ZF для управления автопарком SCALAR позволяет оптимизировать планирование и диспетчеризацию для операторов больших автопарков общественного транспорта. Высокотехнологичная система предлагает операторам автоматизированное принятие решений и оптимизацию услуг в режиме реального времени на основе искусственного интеллекта. SCALAR EVO Flow, совместимый с различными периферийными устройствами транспортного средства, такими как тахограф, шина CAN или имеющиеся датчики, позволяет операторам автопарков использовать широкий спектр уникальных собственных данных о транспортных средствах и водителях. Посетители выставки Busworld также имели возможность испытать цифровое решение ZF для управления автопарком Bus Connect в реальном времени.



AFTERMARKET





Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал BMW

BMW ТРЕТЬЕЙ СЕРИИ

ПОЛУЧИЛ ОБНОВЛЕНИЕ

BMW продолжает развивать мировой бестселлер, представив обновленный вариант BMW третьей серии в кузовах седан и туринг с подключаемой гибридной трансмиссией, новой высоковольтной батареей, модернизированной настройкой шасси и системой QuickSelect на базе передовой версии операционной системы.

В BMW 3-й серии представляет собой ядро бренда. Модельная линейка ценна динамикой движения и технологическими новациями, которые неустанно привносятся во все семь поколений модели. Важнейшими рынками сбыта для обновленной версии седана BMW 3-й серии названы Китай, Германия, Великобритания и другие страны Европы, а также США. Touring тоже пользуется особым спросом в Европе, благодаря практичности он также популярен в Японии, Южной Корее, Тайване, Гонконге, Австралии и Новой Зеландии. Мировой рейтинг продаж третьей серии возглавляет седан BMW 320i.

Одной из выдающихся особенностей BMW 3-й серии является широкий выбор силовых агрегатов, доступных покупателям. И седан, и туринг предлагаются с четырьмя бензиновыми и четырьмя дизельными двигателями. Оба варианта имеют топовые спортивные версии M Performance с рядными шестицилиндровыми моторами. Вместе с тем в последнее время нарастающую популярность приобретают и подключаемые гибриды. Новые высоковольтные батареи увеличивают запас электрического хода подключаемых гибридных моделей. Потенциал движения на электротяге составляет 85–101 км

для нового BMW 330e Sedan, 81–96 км для BMW 330e xDrive Sedan, 87–98 км для BMW 330e Touring и 84–91 км для BMW 330e xDrive Touring (по циклу WLTP). Новое зарядное устройство поддерживает взаимодействие с трехфазным переменным током мощностью до 11 кВт. Это позволяет полностью

зарядить высоковольтную батарею за 2 часа 15 минут. Процессом зарядки гибридных моделей можно управлять дистанционно с помощью приложения My BMW, которое служит воротами в цифровую экосистему. Приложение предоставляет информацию о состоянии автомобиля, оставшемся запасе хода





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

и о любых требованиях к техническому обслуживанию.

Различные двигатели, доступные для BMW 3-й серии, имеют мощность от 150 до 286 лошадиных сил. Под капотом моделей M Performance находится трехлитровый бензиновый двигатель мощностью 374 л. с. или трехлитровый дизель мощностью 340 лошадиных сил. Как рядный шестицилиндровый бензиновый агрегат, так и дизель оснащены мягкой гибридной технологией, обеспечивающей более динамичную передачу мощности и большую эффективность. Их стартер-генератор на 48 В обеспечивает дополнительные 11 лошадиных сил. Все новые модели BMW 3-й серии Sedan и Touring в стандартной комплектации поставляются с восьмиступенчатой коробкой передач Steptronic с подрулевыми лепестками на рулевом колесе.

Модели BMW 330e Sedan и BMW 330e Touring доступны на выбор с классическим задним приводом или в варианте BMW xDrive. Силовой агрегат включает в себя четырехцилиндровый бензиновый двигатель и электродвигатель, интегрированный в восьмиступенчатую коробку передач Steptronic, что обеспечивает общую мощность системы в 292 лошадиные силы. Высокоэффективные системы привода, легкая конструкция и оптимизированные аэродинамические характеристики являются ключевыми факторами в улучшении баланса между удовольствием от вождения и низким расходом топлива BMW 3-й серии.

Капот, передние панели, подрамник, передние стойки и колесные диски, предлагаемые для седана и туринга, изготовлены из алюминиевого сплава. Дизайн фальшрадиаторной решетки и сдвоенные круглые фары – фирменные черты бренда – придадут передней части автомобиля узнаваемый внешний вид. Передний и задний фарушки подчеркивают динамичный профиль автомобиля, который можно еще больше подчеркнуть, если выбрать дополнительный пакет M Sport или пакет M Sport Pro. Спортивные версии модели имеют большие воздухозаборники в переднем фарушке, а также черные корпуса наружных зеркал и задний фарушек



выразительным диффузором. Модели BMW M340i xDrive Sedan и BMW M340d xDrive Sedan также оснащены задним спойлером в цвет кузова. Палитра окраски кузова для нового BMW 3-й серии предлагает как чистые оттенки, так и семь вариантов с эффектом металлик. Новинки в линейке включают оттенки Arctic Race Blue металлик и Fire Red металлик.

Стандартная комплектация нового BMW 3-й серии Sedan и нового BMW 3-й серии Touring предусматривает 17-дюймовые легкосплавные диски, подключаемые гибридные модели – 18-дюймовые. Автомобили с пакетом M Sport будут доступны с 19-дюймовыми легкосплавными дисками.

В салоне новинок интересен новый дизайн рулевых колес и приборной панели, а также сложные функции оборудования с интуитивно понятным и комфортным управлением через обновленную систему BMW iDrive с QuickSelect. Рулевые колеса оснащены многофункциональными кнопками

и подрулевыми переключателями с подсветкой. Внимания заслуживают также изогнутый дисплей и модернизированные декоративные элементы, подчеркивающие премиальный характер автомобилей. Интерьерное освещение теперь в стандартной комплектации включает каскадное освещение, интегрированное в отделку центральных дефлекторов. Цвет и яркость можно настроить в соответствии с личными предпочтениями, причем выбор сохраняется как часть пользовательского профиля. Функционал внутреннего освещения включает в себя сценарии приветствия и прощания, а также световые сигналы, указывающие на входящий телефонный звонок и на открытую дверь (опционально).

BMW iDrive последнего поколения с QuickSelect на базе операционной системы BMW 8.5 в новом BMW 3-й серии обеспечивает оптимизированную работу функций вентиляции и трехзонного автоматического климат-контроля. Выбор температуры, интенсивность





обдува, обогрев сидений и подогрев рулевого колеса теперь можно регулировать на дисплее или голосовой командой.

В качестве альтернативы стандартным сиденьям с черной тканевой обивкой новый BMW 3-й серии можно заказать со спортивными сиденьями. Опциональная кожаная отделка Vernasca теперь предлагается в четырех цветовых вариантах. Приобретатели теперь могут заказать пакет стеклянных аксессуаров Crafted Clarity. Они придадут рычагу переключения передач, контроллеру BMW iDrive и кнопке Start/Stop особую эксклюзивность как визуально, так и на ощупь. Отделка салона может содержать детали из ценных пород дерева Finition Light, а также элементы Carbon Fiber и Aluminium Rhombic Anthracite.

Версия Touring в стандартной комплектации поставляется с автома-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ



тическим открыванием задней двери и складывающейся в соотношении 40:20:40 спинкой заднего сиденья. Среди основных элементов в списке индивидуальных опций, позволяющих клиентам адаптировать интерьер к своим требованиям и вкусам, система объемного звучания Harman Kardon, предварительный обогрев салона, стеклянная крыша с электроприводом для седана и панорамная стеклянная крыша для модели Touring.

Арсенал вспомогательных систем в новом BMW 3-й серии содержит предупреждение о фронтальном столкновении с функцией торможения, круиз-контроль

с функцией торможения и новый опционально доступный пакет Driving Assistant Professional. Этот пакет включает в себя ассистент рулевого управления и контроль полосы движения, активный круиз-контроль с функцией Stop&Go, а также автоматическую систему ограничения скорости, контроль скорости на маршруте, распознавание светофоров, ассистент уклонения, предупреждение о перекрестном движении с функцией торможения, предупреждение о неправильном маневрировании. Парковочный ассистент обеспечивает автоматическое маневрирование, он оснащен вспомогательной камерой. Доступна также

опция Parking Assistant Plus с функцией объемного обзора. На главном экране BMW iDrive теперь постоянно отображается карта навигационной системы в большом формате или в другом виде, выбираемом индивидуально.

Как ожидается, новый BMW 3-й серии будет запущен в производство в июле 2024 года. Обе версии модели будут собираться на заводе BMW Group в Мюнхене. Седан BMW 3-й серии также будет выпускаться заводом BMW Group в Сан-Луис-Потоси в Мексике. Для китайского рынка новый седан BMW 3-й серии будет производиться на заводе Tiexi в Шэньяне. ■





Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Cadillac

CADILLAC OPTIQ

НАЧНУТ ПРОИЗВОДИТЬ ОСЕНЬЮ

Cadillac представил электромобиль Optiq с выразительным дизайном, высокой грузоподъемностью и запасом хода более 480 километров. Новинку показали в Америке и Европе. В последние пять лет бренд Cadillac принял в свою семью около миллиона новых клиентов по всему миру. Как ожидают разработчики модели, Optiq должен стать для Cadillac важным каналом привлечения покупателей люксовых электромобилей.

В экстерьере новинки наиболее примечательными деталями выглядят длинные вертикальные фонари дневных ходовых огней, крупные воздухозаборники, фальшрадиаторная решетка из «черных кристаллов», глянцевая планка от фары до фары и стеклянная крыша. В задней части автомобиля конструкторы использовали

многослойное акустическое стекло. В стандартной комплектации Cadillac Optiq оснащен AWD с двумя двигателями. Колесная база, которая здесь на 15,2 см короче, чем в Cadillac Lyriq, обеспечивает электромобилю большую маневренность. Благодаря мгновенному крутящему моменту в 354 Нм Optiq демонстрирует очень развитую

динамику. Система Ultium Drive позволила инженерам заключить серьезные мощности в меньшем корпусе и обеспечить потрясающую производительность. Впечатляющий запас хода обусловлен также выверенной аэродинамикой и использованием шин с низким сопротивлением качению.

Энергия к двигателям суммарной





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



мощностью до 300 л. с. поступает из тяговой батареи емкостью 85 кило-ватт-часов. Быстрая зарядка постоянным током может за десять минут обеспечить Cadillac Optiq запас хода примерно до 125 километров. Регенерация энергии происходит при торможении, причем в большинстве случаев замедлять Optiq можно, просто отпуская педаль акселератора. Система преобразует кинетическую энергию поступательного движения Optiq в электричество, которое сохраняется в батарее.

В Optiq предусмотрено несколько режимов движения: Tour – для повседневного вождения, Sport – для динамичной езды с более острым руле-

нием, Snow/Ice – для предотвращения пробуксовки колес на снегу и льду, а также персонализированный режим My Mode, в котором можно задать настройки, наиболее удобные конкретному водителю.

В интерьере автомобиля атмосферу класса люкс создают декоративные элементы и подсветка. В то же время в оформлении салона Optiq использованы вторично переработанные материалы. Усовершенствованный светодиодный дисплей с диагональю 33 дюйма способен отображать свыше миллиарда оттенков. Информационно-развлекательная система взаимодействует с Google Maps и Google Assistant. Аудиосистема AKG с 19 динамиками и эффектом

Dolby Atmos поддерживает технологию 3D Surround.

Технологии безопасности и помощи водителю включают адаптивный круиз-контроль, систему контроля слепых зон, улучшенную функцию автоматической парковки, систему предупреждения о лобовом столкновении и ряд других. Усовершенствованные радары, камеры и ультразвуковые датчики, интегрированные в Optiq, помогут водителю в восприятии и мониторинге окружающего пространства.

Серийное производство Cadillac Optiq в двух вариантах комплектации – Luxury и Sport – стартует в конце осени текущего года. ■





НАШ ЧЕЛОВЕК В ГРУЗИНСКОЙ ДРИФТ-СЕРИИ

В начале июня в Кутаиси (Грузия) прошел второй этап Georgian Drift Series. В судейской коллегии присутствовал поклонник этого вида спорта, судья казахстанского дрифт-чемпионата, участник кольцевых гонок и чемпионатов по драг-рейсингу казахстанский предприниматель Антон Трущенко. По возвращении Антона в Алматы наш корреспондент встретился с ним, чтобы узнать некоторые подробности этого яркого спортивного мероприятия.

Корр.: Прежде всего хотелось бы узнать, как вы попали на Georgian Drift Series.

Антон: Так как я уже четыре года подряд являюсь членом судейской команды казахстанского чемпионата по дрифту, меня пригласили в Грузию

на дрифт-серию, в которой выступали спортсмены из Азербайджана и Грузии. Ни минуты не сомневаясь, согласился. Со мной вместе в Грузию отправился и наш известный спортсмен, лидер первого этапа Gorilla Drift Championship 2024 Антон Шарымов. Его поддержка в

этой поездке для меня была весьма значима, так как сам я не являюсь пилотом дрифт-кара, а мой тезка не только выступает сам, но и судейский опыт за плечами имеет немалый, в том числе и в зимней серии.

Корр.: Приглашенные судьи – это традиционная практика для грузинского чемпионата?

Антон: Да, местные спортсмены не допускаются к судейству, чтобы исключить лоббирование тех или иных пилотов. Компетенций у грузинских спортсменов для судейства, конечно, хватает. Как и опыта. Но в соревнованиях им хотелось получить честный результат. На старт серии вышли 28 пилотов. Машины были в подавляющем





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

большинстве BMW, но ездят грузинские дрифтеры и на Nissan Silvia, Toyota Chaser, Toyota GT86, что очень удивило – с пятилитровым мотором Mercedes-Benz M113. Это был наиболее популярный двигатель в грузинской дрифт-серии.

Корр.: Подготовительная работа с автомобилями для этого вида спорта – особая тема...

Антон: Да, согласен. Базовым моментом для таких машин является задний привод. Основательно переделывается подвеска, кузов оснащается каркасом безопасности. Прodelывается еще масса манипуляций, прежде чем автомобиль выйдет на стартовую линию.

Корр.: Как была подготовлена трасса?

Антон: О, это очень интересно! И, с точки зрения алматинца, необычно. Дело в том, что заезды, на которых мы побывали в Грузии, проходили непосредственно в городе. У нас такие состязания организовываются вдали от Алматы, в области. С одной стороны, это оправданно вопросами обеспечения безопасности, но с другой – заезды видят только те, кто может на своей машине добраться до СТК «Сокол». Грузинский этап чемпионата собрал в Кутаиси множество зрителей, горожан разных возрастов, как мужчин, так и женщин. Они стояли вдоль огражденной трассы почти на всем ее протяжении. Была установлена лишь одна платная VIP-трибуна, вход на которую стоил на наши деньги около пяти тысяч, остальные зрители могли наслаждаться зрелищем совершенно безвозмездно. Основным организатором чемпионата выступил BMW-club, а спонсировала чемпионат букмекерская компания.

Стартовали заезды от площади возле железнодорожного вокзала, то есть совсем недалеко от центра города. Машины стартовали по кольцу вокруг конной статуи царя Давида Агмашенебели (Давида Строителя). Это



один из наиболее почитаемых правителей в истории Грузии. Царь Давид правил на протяжении 36 лет и все эти годы неустанно укреплял грузинскую государственность.

Стартовав с кольца близ памятника, машины шли на разгонный участок, потом осуществляли постановку и перекладки, демонстрируя свое мастерство. Нередко пилотам приходилось ехать в гору и при этом искусно ставить

машины в повороты, стараясь избежать контакта с бетонными ограждениями.

Корр.: Обошлось без эксцессов?

Антон: Несколько машин сошло с трассы. Были и возгорания, и вырванные подвески, и удары о бетон. В двигателе одного из автомобилей наружу вылетел поршень.

Корр.: Как вы оцениваете уровень мастерства грузинских пилотов, он высок?





Антон: Да, подготовка отличная. Я бы даже сказал так: некоторые пилоты Georgian Drift Series на голову выше наших спортсменов. Думаю, нам необходимо выходить из уютного домашнего мира и стараться присутствовать на международных чемпионатах. Хотя бы для начала в качестве зрителей. Чтобы яснее представлять свой уровень и видеть то, к чему можно стремиться.

Корр.: Что, на ваш взгляд, позволяло грузинским пилотам ехать хорошо?

Антон: Может быть, риск, азарт. Грузины темпераментны, как известно. А в спорте это играет немалую роль. Нужно уметь не жалеть себя, не жалеть машину. Впрочем, и точность важна,

а значит – холодный расчет, здравомыслие. В общем, сложно сказать, в чем секрет успеха. Он, вероятно, в наличии целого комплекса качеств пилота. И в практическом опыте, конечно.

В дрифт-чемпионате оцениваются три основных параметра: стиль, траектория движения и углы постановки автомобиля. Перед стартом пилот получает техническое задание, которое он должен выполнить на трассе как можно более точно: «собрать» определенные зоны, не вывалиться за пределы траектории и так далее. Влияние кузовом, многочисленные подруливания, заваливания в углы снижают зрелищность. Стиль

вождения в таком случае оценивается как недостаточно высокий. И напротив, если пилот применяет минимум манипуляций, а машина при этом становится в угол точно, с большим количеством дыма, с соответствующим звуком, это производит вау-эффект. Это зрелищно. Это нравится и судьям, и зрителям. Со стороны, кстати, хорошо видно, едет пилот «от души» или прицеливается в каждый поворот.

После квалификационных следуют парные заезды. В них ведомому пилоту необходимо как можно более точно повторять маневры ведущего и удерживать соответствующую скорость. То есть в идеале машины должны ехать парал-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

лельно. Потом роли этих пилотов в заезде меняются.

Корр.: В судейской работе вам помогали технические средства?

Антон: Да, мы наблюдали видеотрансляцию по всему маршруту, могли посмотреть повторы каких-то моментов. Необходимо отметить и высокий организационный уровень мероприятия. Соревнования проходили в городе. Квалификационные заезды – в субботу, парные – в воскресенье. Понятно, что закрыть участок дороги в городе надолго было невозможно, и трассу готовили в непростых условиях.

Корр.: Погода не подвела?

Антон: Она добавила остроты, перчинки, я бы сказал. В субботу прошел дождь, и тренировочные заезды пилоты ехали по мокрой дороге. К обеду асфальт подсох, трассу разметили, и ребята поехали квалификацию. Там же, на площади, вечером мы все вместе посмотрели на большом экране трансляцию футбольного матча «Боруссия» – «Реал». Утром в воскресенье начались тренировки парных заездов.

Корр.: Кто в результате оказался в лидерах?

Антон: Победителем этапа стал пилот BMW, на втором месте оказался пилот, выступавший на Toyota Chaser, на третьем – пилот Toyota GT86.

Корр.: Наверняка вы привезли из Грузии и впечатления, не связанные с дрифтом?

Антон: Да, конечно. Восхитительная природа, знаменитое обаяние, радушие и гостеприимство грузин, их архитектура, вино и кухня, их умение петь – все это побуждает к тому, чтобы побывать в Грузии еще. Скорее всего, поедем туда в гости всей семьей.





MANSORY MCX PERGUSA

Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Mansory



.....
За много лет в разработке баварского люксового тюнинг-ателье Mansory в качестве базовых побывали высокопроизводительные спортивные автомобили почти всех известных производителей премиум-класса. Если присмотреться к деятельности ателье еще пристальнее, можно заметить, что большинство из этих машин имели итальянское происхождение. Наиболее внимательные автолюбители могли обнаружить, что в последние годы базовыми были в основном автомобили из Маранелло, но недавно выбор мастеров тюнинга пал на автомобиль из Модены.
.....

Курош Мансори, генеральный директор и основатель Mansory Design and Holding GmbH, уверен, что Maserati наряду с Ferrari является одним из наиболее именитых брендов в истории автомобилестроения. И Maserati MC20, по мнению господина Мансори, превосходный базовый автомобиль, который почти исчерпывающе соответствует потребностям и жела-

ниям владельцев. Однако это «почти» вместе с творческим непокоем все же подвигло коллектив Mansory Design с энтузиазмом приступить к любимому делу, тем более что исходная модель – Maserati MC20 – допускает множество вариантов редизайна, переоборудования и дооснащения.

Прежде всего, тюнинг-вариант автомобиля предусматривал полно-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



стью карбоновый кузов с дополненным аэродинамическим дизайном, а также значительное увеличение производительности и глубокую модификацию шасси. Помимо этого, инженеры и дизайнеры ателье основательно поработали с интерьером и предложили для новинки легкие цельнолитые кованые колесные диски FV.5C черного цвета размерностью 21 дюйм спереди и 22 дюйма сзади. Тормозные суппорты могут нести логотип Mansory и иметь





покрытие практически любого цвета, по желанию заказчика.

Mansory MCX Pergusa выглядит как высокопроизводительный спортивный автомобиль. А на что он способен фактически? С места до сотни километров в час машина разгоняется

за 2,6 секунды. Максимум скорости составляет 335 километров в час. Такие показатели обеспечивает трехлитровый битурбированный двигатель V6, мощность которого инженеры Mansory прокачали до 750 л. с. вместо 630 л. с. в исходной версии, а также восьмисту-

пенчатая коробка передач с двойным сцеплением и полный привод. Развитой динамике также способствуют новая электроника двигателя и высокопроизводительная выхлопная система с четырьмя патрубками.

Приток свежего воздуха к интер-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



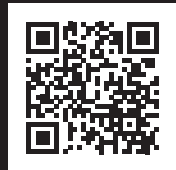
кулерам обеспечивают увеличенные воздухозаборники в карбоновом переднем фартуке. Охлаждать двигатель помогают боковые воздухозаборники и отводящие диффузоры в капоте. Передняя кромка и дополнительные закрылки помогают на высокой скорости прижать переднюю ось суперкара к дорожному полотну. Карбоновое заднее антикрыло и карбоновый двойной диффузор с центральным стоп-сигналом увеличивают прижимную силу на задней оси.

Расцветка интерьера Mansory MCX Pergusa может быть заказана приобретателем. Салон оформляется мягкой кожей. Из нее выполнены даже напольные коврики. Везде, где кожа не используется, интерьер отделан карбоном. Ремни безопасности несут на себе логотипы Mansory.

Остается сказать, что Mansory MCX Pergusa будет выпущено только пять. Если один из автомобилей достался вам, откройте нам тайну – сообщите, во сколько вам это обошлось. ■



www.pitstop.kz



ЧИТАЙТЕ НАШ ЖУРНАЛ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

www.pitstop.kz



RS7-S



Текст: Илья Фарбер, фотоматериал АВТ

— ДОПОЛНЕНИЕ В СПОРТИВНОЙ ЛИНЕЙКЕ

Тюнинг-ателье ABT Sportsline недавно представило новую специальную модель RS7-S. Новинка пополнила модельный ряд с литерой «S», став еще одним высокопроизводительным экземпляром, оснащенным аэродинамическим пакетом.

RS7-S с мощностью двигателя 720 л. с. является дополнением к недавно представленным RS3-S мощностью до 460 л. с., RS4-S мощностью 510 л. с., RSQ8-S мощностью 700 л. с. и RS6-S мощностью 720 лошадиных сил.

Модернизация производительности от ABT Power S благодаря приросту мощности на 120 л. с. превратила и без того спортивную стоковую модель в беспрецедентно мощный спорткар с впечатляющим крутящим моментом до 950 Нм в обоих вариантах – RS 7 Sportback и RS 7 Sportback Performance.

Аэродинамический пакет ABT выполнен из углеродного волокна с глянцевым покрытием и видимой структурой. В комплект дополнений вошли передняя кромка с надписью «RS7-S»,

а также передние винглеты, боковые юбки и задний спойлер. Выхлопная система ABT с четырьмя накладками из черной матовой нержавеющей стали в сочетании с винтовыми пружинами подвески и спортивными стабилизаторами на передней и задней осях обеспечивает автомобилю оптимальную динамику движения и точное управление. Спортивные колеса ABT High Performance оснащены системой TPMS и шинами 285/30 R22.

В интерьере автомобиля внимание привлекают накладка ручки переключения передач ABT из глянцевого карбона, логотип «RS7-S» на сиденьях и ковриках, а также логотип «ABT» на клавише старт-стоп и в подсветке дверей.



Для тех, кому хочется иметь RS7-S с неповторимыми индивидуальными чертами, предусмотрены дополнительные опции: спортивная подвеска с гравировкой логотипа ABT, спортивное рулевое колесо, карбоновые подрулевые переключатели ABT, а также чехлы ABT на сиденья и кожу приборной панели из углеродного волокна. По запросу доступна защитная пленка для лакокрасочного покрытия автомобиля. На пакет дополнений распространяется пятилетняя гарантия ABT Sportsline. ■





ТРЕБУЙТЕ ХТРА

ПРЕВОСХОДНЫЙ СТИЛЬ, ВЫДАЮЩИЕСЯ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Разработка экспертов Brembo. Диски и колодки Xtra были созданы для обеспечения идеальной совместимости в процессе эксплуатации, что повышает эффективность торможения и позволяет наслаждаться улучшенными характеристиками при каждой поездке.

- Высокий коэффициент трения обеспечивает лучшее сцепление между диском и колодкой и быстрый отклик системы
- Исключительная чувствительность педали тормоза
- Улучшенный отвод тепла и газов для улучшения охлаждения тормозной системы
- Оптимальная стабильность торможения
- Культовый дизайн и стильный спортивный вид

Требуйте Xtra. Вы достойны самого лучшего.



УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА
BREMBOPARTS.COM



KAWASAKI KLX 230R S

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Kawasaki



ОБНОВЛЕНИЯ ДЛЯ КРОССОВЫХ МОДЕЛЕЙ

В линейке Kawasaki недавно появились мотоциклы KLX 230R S и KX 250 в версии 2025 модельного года. На протяжении 50 лет кроссовые байки Kawasaki KX создавались для того, чтобы доминировать на гоночных трассах и уверенно вести пилотов к верхней ступеньке подиума.

Разработчики обновлений признались, что сделать лучше эти мотоциклы было непросто, ведь их конструкция была тщательно продумана. Однако модернизация оказалась довольно обширной, благодаря чему характеристики машин стали еще интереснее.

Модель KLX230R S сохранила многое из того, что было успешно реализовано в KLX230R с момента появления этого мотоцикла в 2020 году. Разработчики предложили в версии с литерой «S» улучшенный подрамник с более низким и удобным сиденьем (87,5 см), топливный бак большего

размера (на 7,6 л), а также балансир в конструкции одноцилиндрового двигателя объемом 233 куб. см с электрическим пуском. Инженеры изменили настройки электронного блока управления, так как впускной клапан стал меньше (3,3 см вместо 3,7 см), чтобы улучшить работу в диапазоне малых и средних оборотов.

Подвеска с длинным ходом колес (25 см спереди и 21,7 см сзади), а также дорожный просвет в 27 см дают возможность уверенного движения по бездорожью. Новые настройки задней подвески Uni Trak, по отзывам испытателей, обеспечивают лучшее



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

KAWASAKI KX 250



масс. Высокопроизводительная вилка Showa с пружиной диаметром 4,8 см и задняя подвеска New Uni Trak обеспечивают мотоциклу готовность к гонкам, а выбор из четырех положений руля и двух положений подножек позволяет гонщикам адаптировать мотоцикл в соответствии с пропорциями тела и эргономикой.

поглощение ударов. Используемые пружины и настройки демпфирования в KX250R S более жесткие, чем у модели KX250, а передняя и задняя шины теперь оснащены усиленными бортами, которые позволяют использовать более низкое давление. Управляемость байка оптимизирована более крутым наклоном вилки (угол кастора 26,5 вместо 25,4 градуса) и перемещением руля на 2,5 см вперед. В соответствии с общей трансформацией подножки смещены назад на девять миллиметров.

Kawasaki KX250 2025 модельного года получил улучшенное управление дроссельной заслонкой. Инженеры перенастроили режимы мощности и систему контроля тяги. Возможность подключения к смартфону с помощью приложения Rideology позволяет пилоту настраивать двигатель удаленно. Работать ровнее, без вибраций на низких и средних оборотах мотору помогает балансир, а также модернизированный впуск, который теперь обеспечивает гораздо более прямой путь воздушно-топливной смеси в цилиндр. Реакция дроссельной заслонки стала более линейной.

Что касается трансмиссии, гидравлическое сцепление обеспечивает обновленному KX250 более четкие переключения передач и более легкое действие рычага с меньшим люфтом.

Глушитель в новинке перемещен вперед для лучшей централизации



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

Реклама



На фоне живописной виллы д'Эсте на озере Комо в Испании компания BMW Motorrad представила мотоконцепт BMW R20 с легендарным оппозитным двигателем Big Boxer, который дизайнеры назвали «центральным скульптурным элементом».

BMW R20



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал BMW

КОНЦЕПТ С ЭПИТЕТАМИ

Таких звучных эпитетов, позаимствованных из сферы живописи и ваяния, в описании концепта BMW R20 было немало. Глава BMW Motorrad Маркус Флаш даже назвал мотоцикл механическим шедевром. Колесная база BMW R20 составляет 1,55 метра. Угол поворота рулевой колонки равен 62,5 градуса.

В этой новинке все подчинено основному элементу – двигателю Big Boxer с воздушно-масляным охлаждением. Объем мотора составляет 2000 куб. сантиметров. Специально для концепта были разработаны крышки головки блока цилиндров, кожух ремня и масляный радиатор.

Минималистичный дизайн мото-

цикла в целом построен на гармоничном балансе между брутальной передней частью, увенчанной красным алюминиевым топливным баком, и тонкой задней, где над широким колесом нависает сиденье, в которое интегрирован фонарь. Сиденье обтянуто стеганой черной алькантарой. Светодиодная фара представлена в центре кольца со





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



встроенным дневным ходовым огнем.

В основании шасси находится двух-конурная трубчатая рама из хромо-молибденовой стали. Из такой же стали изготовлен маятник, а стойка Paralever выполнена из алюминия. Вся кинематика байка подчинена оптимальной передаче

крутящего момента. На задней оси конструкторы применили два фрезерованных алюминиевых держателя. Открытый карданный вал, позаимствованный у R18, был укорочен. В подвеске мотоцикла спереди и сзади работают регулируемые компоненты Ohlins

Blackline. Замедление осуществляется шестипоршневым суппортом спереди и четырехпоршневым сзади. Четырех-трубная выхлопная система обеспечивает мотоциклу впечатляющий звук и выразительными формами дополняет дерзкий образ. ■

НОВЫЙ ЭЛЕКТРОПРИВОД ОТ ZF ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДОВ

На велосипедной выставке Eurobike 2024 (г. Франк-фурт-на-Майне, Германия) группа ZF впервые покажет свою новую систему приводов для электровелосипедов. ZF Bike Eco System содержит все компоненты, необходимые для системы электропривода, такие как приводной блок, аккумуляторы, блоки управления, управляющее приложение с возможностью подключения к облаку. Основным компонентом новой системы является мощный, но чрезвычайно компактный электродвигатель.



Публикуется на правах рекламы

Защитная панель сложной формы скрывает карданный шарнир. Изготовлена деталь из высококачественного алюминиевого сплава и может уберечь кардан от камней или ударов

при падении мотоцикла. Защитная панель успешно прошла испытания, благодаря трехточечному креплению она легко интегрируется в конструкцию байка и оставляет свободный доступ к

сливному отверстию картера кардана, не затрудняя обслуживание узла. Панель отделана черным порошковым покрытием. Новинка поддерживается пяти-летней гарантией производителя. ■



ОБНОВЛЕННОЕ СЕМЕЙСТВО ГОТОВО К ПОБЕДАМ

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Honda

Honda сообщила об обновлении семейства кроссовых мотоциклов CRF, которые значатся в лидерах нескольких рейтинговых мировых чемпионатов.

Модели CRF250R, CRF250RX, CRF450R и CRF450RX получили серьезные обновления. Основная модернизация — довольно глубокое изменение рамы. По свидетельству инженеров, она переделана на 70 процентов. Реконструированный вариант новой алюминиевой рамы содержит усиленную переднюю нижнюю часть и оснащен лонжеронами жесткости. Изменилось также верхнее крепление амортизатора. Обозначенные меры обеспечили раме увеличение крутильной жесткости на 8% и поперечной жесткости на 5 процентов. В движении модернизация рамы отозвалась лучшей устойчивостью мотоцикла в поворотах.

Рама получила и новые точки крепления подрамника и траверсов, удерживающих совершенно новую 49-миллиметровую вилку Showa. Как свидетельствуют испытатели, вилка, а также задний амортизатор Showa и рычаги Pro-Link обеспечивают кроссовым байкам максимальную производительность даже на самом сложном ландшафте.

Двигатели обновленных версий модели получили новые настройки

впрыска, измененную конструкцию коленчатого вала и значительные преобразования впускного и выпускного каналов. Коленчатый вал теперь имеет повышенную жесткость вокруг шатунной шейки и улучшенный момент инерции, что позволяет валу вращаться быстрее. Оптимизация воздушных потоков означает, что воздух попадает в двигатель по более прямому маршруту, это улучшает управление дроссельной заслонкой и в движении оборачивается более резким ускорением. Выхлопная система получила более прочный глушитель и новые удлиненные патрубки, что улучшило мощность мотоциклов как в среднем, так и в высоком диапазоне оборотов.

Электроника модели CRF250R получила систему Honda Selectable Torque Control с тремя режимами настройки и возможностью отключения. Модели CRF450R и CRF250R теперь оснащены обновленными легкими кожухами и боковыми крышками, украшенными новой графикой семейства CRF.

Модели CRF250RX и CRF450RX оснащены системой впрыска топлива ECU. В стандартной комплектации эти мотоциклы сохранили пластиковый восьмилитровый топливный бак (у собратьев с литерой «R» бак титановый, объемом 6,3 литра).

В тормозной системе обновленных версий мотоциклов CRF теперь установлен совершенно новый двухпоршневой передний тормозной суппорт, разработанный на основе гоночного

опыта. Новый суппорт эффективнее работает в условиях высоких температур.

Европейская линейка Honda CRF пополнена моделями CRF250RWE и CRF450RWE. Эти мотоциклы с шильдиком «Works Editions» несут в себе обновления и уникальные настройки, которые сулят максимальную производительность. Данные новинки оснащены отшлифованными вручную впускными/выпускными отверстиями, высокопроизводительным глушителем Yoshimura и воздушным фильтром TwinAir. Модернизированные вилки этих байков имеют специальное темное покрытие Kashima на внешней трубке и титановое покрытие на направляющей. В арсенале мотоциклов присутствуют золотистая цепь DID DM2, ручки руля Renthal, сиденье Throttle Jockey, черные колесные диски DID-LTX и черный анодированный держатель передней оси. Мотоциклы украшены обновленной графикой, лазерной гравировкой на колесных дисках и панелях подвески.

Байк CRF250RWE оснащен новым гидравлическим сцеплением с усовершенствованным рабочим цилиндром, который снижает нажимное усилие на 16% по сравнению с системой с тросовым приводом.

Модель CRF450RWE оснащена изготовленной по специальному заказу корзиной сцепления Hinson с новыми демпферами. Это повысило износостойкость и производительность узла.

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop № 5-2024

Э		М	У	С	Т	А	Н	Г
Л		А		И				О
Е		С	О	Л	О	М	И	Н
К	О	Ш		А		А		Ч
Т		Т	Ы	Ч	И	Н	К	А
Р		А			Л	Е	Е	Р
И	М	Б	И	Р	Ь			Д
Ч			В		Ф	А	Р	С
Е	З	Д	О	К		Л		Т
С		Ы		О	Л	Ь	Г	А
Т	У	Л	У	П		Я	И	К
В		Д		Р	Е	Н	Т	А
О	П	А	Л	А		С	А	Н

←	Остров в Океании	Любимый жанр Малинина						
↖			Способ печатания		Афинский суд		Ложь с намёком	
	Кобо ... японский писатель		Река в Испании	→				
↖	Правонарушение		Ретролампа		Казачий унтер-офицер		Груда камней на перевале	
↖				↖				
	Единица массы	Порода собак		Фильм ... любви	→			
↖				Скорость передачи данных	↖			Остроконечный горный хребет
	Рисовая "горилка"	Главный объект хаджа	↖		Персонаж "Отелло"	Поделочный камень		
↖				Рулочное зеро	↖			
	..., бутан, пропан	16 вершков					"Хоуда нет" в шахматах	
↖				Родина Афродиты	→			
Удушливый газ	Скотный двор				Погруженная машина			
↖					Губки зазнобы			

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

GET IT ON Google play



MAGZTER

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



Download on the App Store

GET IT ON Google play



ISSUU

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



Download on the App Store

GET IT ON Google play



Поликлиновые ремни Dayco. Индивидуальное решение для **каждого** автомобиля.



Новые поликлиновые ремни Dayco. Передовые материалы и технологии производства обеспечивают широкий спектр применения и высокую производительность всей линейки продукции. Каждый ремень спроектирован с учетом технических требований автопроизводителей и специфики конкретного транспортного средства.

DAYCO®

MOVE FORWARD. ALWAYS.™