



Для перехода на сайт
сканируй QR code

www.pitstop.kz

SUZUKI S-CROSS 2022

ШОУРУМ

АЛЕКСАНДР АРТЕМЬЕВ

DUBAI 24 HOUR

АВТОСПОРТ

ФЕВРАЛЬ

ХРОНОГРАФ

PORSCHE TAYCAN SPORT TURISMO MERCEDES-BENZ VISION EQXX

АРСЕНАЛ



TOYOTA HILUX GR SPORT



SUBARU FORESTER E-BOXER

HONDA CB300R 2022



ISSN 2221-8506

9 772221 850009

0 0 2 2 2



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



ДИЗАЙН

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

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

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

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

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

офсетная печать

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

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

ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеры, наклейки, баннеры,
вывески на основе ПВХ.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

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



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



Журнал Pitstop № 1-2 (171)-2022

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 © 2022

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



VISION EQXX – КАЖДЫЙ КИЛОДЖУЛЛЬ НА СЧЕТУ
В процессе развития темы электротранспорта определяющим фактором выступает дальность автономного хода. Поэтому инженеры стараются сократить размер и вес батареи, что позволит машине двигаться дальше с меньшими затратами энергии. Mercedes-Benz полон решимости лидировать в этом направлении.



SUZUKI S-CROSS: КОМПАКТНЫЙ И УНИВЕРСАЛЬНЫЙ
Suzuki Motor Corporation объявила о мировой премьеры внедорожника S-Cross, который пришел на смену кроссоверу SX4 S-Cross. Производство стартовало на венгерском заводе Suzuki Magyar.



TOYOTA HILUX GR SPORT – ЧАСТЬ ДАКАРА
Успех, достигнутый командой Toyota Gazoo Racing на ралли «Дакар», вдохновил конструкторов на создание пикапа Hilux GR Sport. Эта модель разрабатывалась для тех, чей активный образ жизни выходит далеко за рамки обычных повседневных деловых поездок и бизнеса.



BRABUS 800 ADVENTURE XLP SUPER BLACK – ЧЕРНЕЕ ЧЕРНОГО

В линейке суперкаров Brabus пополнение: недавно бренд представил внедорожный пикап Brabus 800 Adventure XLP Super Black, построенный на базе Mercedes-AMG G 63. Вот уже более 40 лет полностью черные автомобили – изнутри и снаружи – являются визитной карточкой Brabus. Но, конечно, не только этим примечательна работа немецкого тюнинг-ателье.



DUBAI 24 HOUR – РАБОТА НАД ОШИБКОЙ

Недавно с автогонки «Дубай 24 часа» вернулся на родину казахстанский спортсмен, семикратный чемпион страны по автокроссу, мастер спорта международного класса Александр Артемьев. Пройдя 544 круга, экипаж машины № 944 в абсолютном зачете занял 33-е место, в своем классе Porsche 911 GT3 Cup команды ID Racing завоевал пятую позицию.

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



PRESSA.RU

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



MAGZTER

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



ISSUU

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play





ШАГ НАВСТРЕЧУ КУЛЬТУРЕ ДВИЖЕНИЯ

Компания «Соллерс Форд» сообщила о запуске бесплатной компьютерной программы «Академия безопасного вождения Ford». Этот ресурс адресован всем, кого интересует данная тема, — от мала до велика.

Программа предусматривает обучение для детей и углубление знаний для взрослых. Форма подачи материала тоже дифференцирована, ребяташки смогут воспринимать полезную информацию играя.

Пройти онлайн-курс может любой желающий. Разработчики уверяют, что их продукт поможет легче понимать логику дорожного движения, ведь программа позволяет выступить в роли не только водителя автомобиля, но и пассажира, пешехода, велосипедиста, а также владельца самоката или гироскутера. Предполагается, что после занятий в «Академии безопасного вождения Ford» все участники дорожного движения смогут разумнее организовать свое поведение на дороге и тротуарах, станут терпимее друг к другу. Авторы проекта убеждены, что развитие культуры поведения на дороге и прилегающих к ней пространствах — это важная часть профилактики дорожно-транспортных происшествий.



Фото Ford

В структуру программы заложено 12 блоков по основным направлениям безопасности: от средств пассивной защиты в автомобиле до техники безаварийного вождения и маневрирования в ограниченном пространстве. Занятия включают получение теоретических знаний и практических навыков.

В Алматы общественные деятели выдвинули инициативу обращения к президенту страны по поводу реформ в процедуре технического осмотра автотранспорта. Представители экологического движения, СМИ и технические эксперты в своем письме обратили внимание главы государства на коррупционные риски и дискредитацию процедуры техосмотра. Общественники также внесли ряд предложений, которые, по их мнению, могли бы исправить ситуацию.

В обращении, в частности, констатируется тот факт, что Комитет транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития, в компетенцию которого входят контроль деятельности центров технического осмотра и разработка нормативных требований к ним, не справляется с возложенными на него функциями. Дело дошло до того, что технический осмотр сейчас можно пройти, не предъявляя автомобиль, а лишь представив его фотографию и внося оплату в размере от 1,5 до 3 тысяч тенге. Такая ситуация несет немалые риски,



Фото редакции

НЕ ОТМЕНЯТЬ, А УСИЛИТЬ

особенно если учесть, насколько старые машины находятся в эксплуатации по всей стране — на 1 января 2022 года численность автомобилей старше 20 лет составляла в общем объеме свыше половины. На этом фоне звучат требования и вовсе отменить технический осмотр автотранспорта.

Инициативная группа, принявшая обращение к президенту, выразила уверенность в том, что отменять технический осмотр ни в коем случае нельзя. Функцию аккредитации центров технического осмотра и решение о допуске их к работе было рекомендовано передать в ведение Комитета технического регулирования и метрологии Министерства торговли и интеграции РК.

Группа, выдвинувшая инициативы, предложила рассмотреть возможность передачи права инспектирования пунктов технического осмотра в сферу коллегиальную и межведомственную, с участием представителей общественности.

Общественники также призвали к созданию комиссии по пересмотру норм и порядка проведения технического осмотра, а также предложили разработать государственную программу кредитования граждан для покупки автотранспорта под минимальные проценты, чтобы ускорить обновление автопарка страны.

Письмо с обращением к главе государства подписали главный редактор журнала «За рулем» в Казахстане Алексей Алексеев, эколог Тимур Елеусизов, президент Ассоциации безопасности дорожного движения «Общая дорога» Арсен Шакуов, технические эксперты Андрей Тимофеев и Серик Ажимуратов.

NIVA TRAVEL В ЧЕРНОМ

АвтоВАЗ расширил линейку Lada Niva Travel [Black], выпустив автомобиль в новой колористике и с некоторыми дополнениями. Семейство Black есть также в модельной линейке Vesta, X-Ray и Niva Legend.

Эта версия Niva Travel представляет собой автомобиль в комплектации Comfort, дополненной рейлингами, 16-дюймовыми колесными дисками, колпаком запасного колеса, а также компактным ключом зажигания в виде пульта управления центральным замком и сигнализацией.

В черный цвет окрашены бамперы, пороги и обрамление колесных арок. В интерьере образ поддерживает темная потолочная обивка. О том, что автомобиль принадлежит к специальной серии, свидетельствуют шильдик «Black» на кузове и вышивка на спинках передних сидений. Цена Lada Niva Travel [Black] стартует с 972 900 рублей.



Фото АвтоВАЗ



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОФИ – ДЛЯ КОММЕРЦИИ И ЧАСТНОГО ХОЗЯЙСТВА

Фото УАЗ



Ульяновский автомобильный завод начал поставлять официальным дилерам многофункциональные фургоны, построенные на базе рамного шасси УАЗ «Профи».

Эта полноприводная модель с двигателем ЗМЗ мощностью 149 л. с. и с 5-ступенчатой механической трансмиссией, оснащенной понижающей передачей, была представлена в 2021 году. Автомобиль с двухрядной кабиной на пять человек привлек немало внимания – потенциальных приобретателей заинтересовали универсальные характеристики машины, которую можно использовать и как коммерческий транспорт, и как помощника в частных хозяйственных работах. Кузов УАЗ «Профи» защищен модулем из стеклопластика, позволяющим пользоваться грузочным пространством в 5 кубических метров. Автомобиль может иметь заднюю дверь или же запирающиеся на замок створки с упорами – по трем сторонам кузова. Помимо этого в качестве дополнительных аксессуаров доступны рейлинги, теплоизоляция грузового модуля, таежные рейки и кольца, а также дополнительное освещение.

ПЕРЕЗАПУСК ПРОГРАММЫ ОБСУЖДАЕТСЯ

В ходе обсуждения перезапуска программы льготного кредитования граждан на покупку автотранспорта представители Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» высказали убеждение в том, что программа должна распространяться на все бренды, представленные в Казахстане официальными дилерами.

Специалисты Министерства индустрии и инновационного развития РК в свою очередь предложили несколько вариантов перезапуска программы, но все они предусматривают поддержку только при покупке автомобилей казахстанской сборки. Представители «КазАвтоПром» в обоснование своей позиции привели весьма разумный довод: средства, которые аккумулировались на счетах «Оператора РОП», сложились из сборов с граждан страны при покупке ими автомобилей, произведенных за рубежом, ведь, как известно, автомобили, собранные в Казахстане, утильсбором не облагались. Так почему же программа «работает только в одну сторону»?



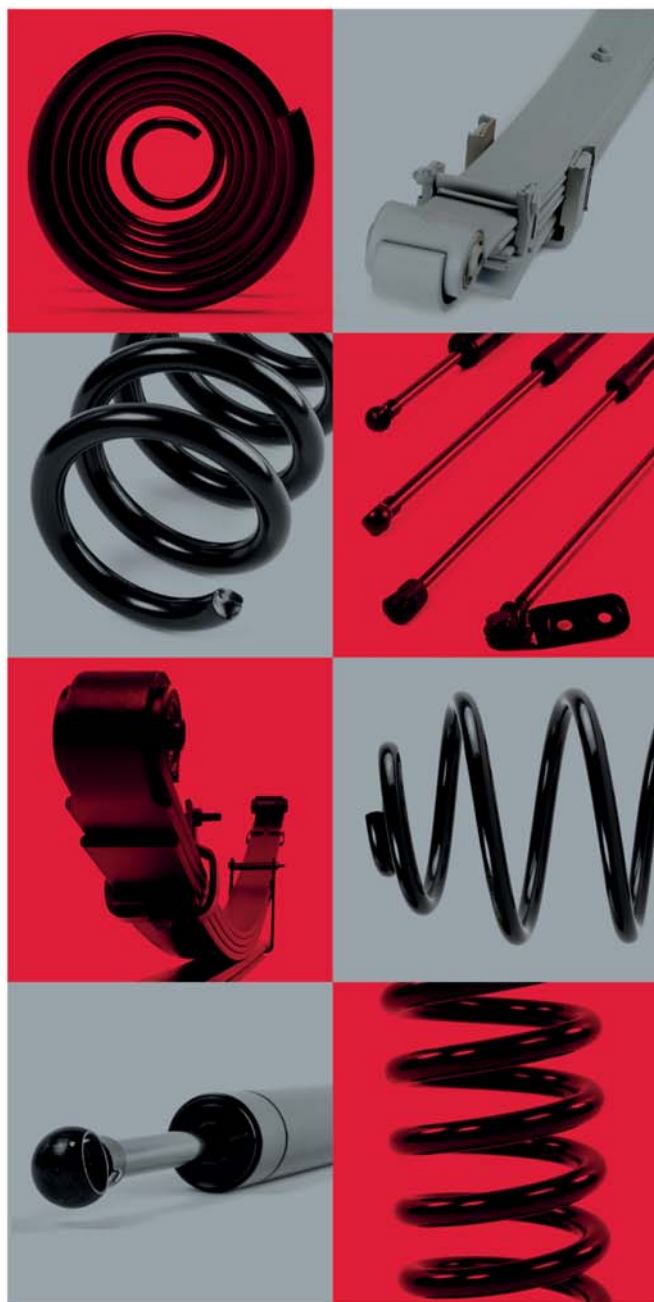
Министерство индустрии и инновационного развития считает также необходимым снизить ценовой потолок программы, чтобы по ней граждане могли приобретать машины не выше среднего ценового сегмента.

Реклама

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Производитель полного ассортимента пружин



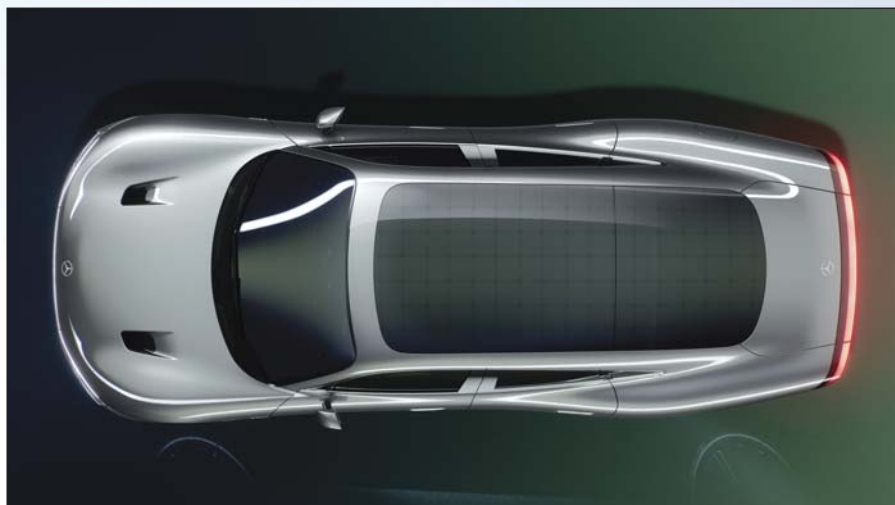
САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИЯ СООТВЕТСТВУЕТ КАЧЕСТВУ
ОРИГИНАЛА
ГАРАНТИЯ 3 ГОДА

www.lesjofors.ru



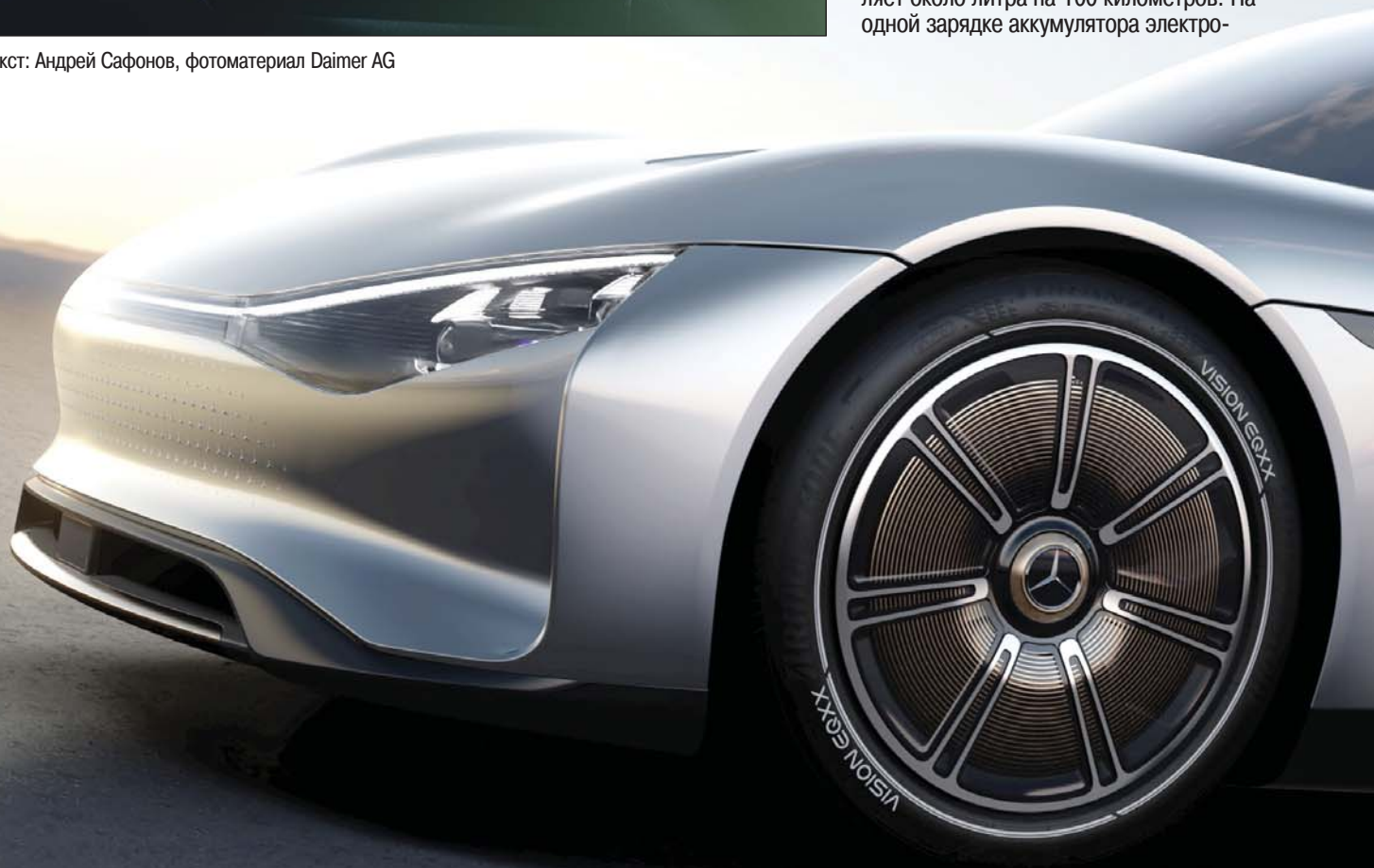
Уже сейчас немецкий концерн добился впечатляющих результатов с электромобилем EQS мощностью 245 кВт: на недавних испытаниях EQS 450+ смог преодолеть на одной зарядке 675 километров. Это на 123 километра больше, чем любой другой автомобиль, протестированный ранее. На фоне данных показателей впору вести речь о переосмыслении дорожного путешествия с помощью новой технологической схемы, годной к серийному производству.

В процессе развития темы электротранспорта определяющим фактором выступает дальность автономного хода. То есть эффективность электромобиля связана с поиском оптимального соотношения между энергозатратами на его производство и полезной отдачей энергии в ходе дальнейшей эксплуатации. Поэтому инженеры стараются сократить размер и вес батареи, что позволит машине двигаться дальше с меньшими затратами энергии. Mercedes-Benz полон решимости лидировать в этом направлении.



Следующим интересным проектом Mercedes-Benz стал концепт Vision EQXX, вобравший в себя передовые достижения сразу по нескольким направлениям: в передовой электрической трансмиссии, аэродинамике и программном обеспечении, а также в использовании легких конструкций и экологически чистых материалов. Проект был запущен всего полтора года назад, и вот концерн показывает самый эффективный автомобиль Mercedes-Benz из когда-либо созданных – с выдающимся энергопотреблением менее 10 кВт · ч на 100 километров. В переводе на потребление ископаемого топлива это составляет около литра на 100 километров. На одной зарядке аккумулятора электро-

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Daimler AG



КАЖДЫЙ КИЛОД



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ
МОЩНЫЕ. РОСКОШНЫЕ. РЕДКИЕ

pitstop



Для просмотра
видео сканируй
QR code

VISION
EQXX

VISION EQXX



мобиль Vision EQXX имеет запас хода свыше 1000 километров, то есть может не подпитываясь энергией добраться из Берлина в Париж. Разработчики модели констатируют, что исходя из средних

расстояний, преодолеваемых за год, водителю в США или Китае придется полностью заряжать Vision EQXX лишь дважды в месяц, а в Европе – только раз в месяц.

Выглядит машина тоже потрясающе и футуристично, как гармония роскоши и чувственной чистоты. Новинка построена на основе MMA – модульной архитектуры Mercedes-

Benz для компактных и среднеразмерных автомобилей. Вдохновленные природными формами, инженеры работали над снижением веса и сокращением отходов с помощью 3D-печати. Лучшие умы ведущих научно-исследовательских центров работали вместе с инженерами «Формулы-1» и «Формулы Е». В результате дизайнеры экстерьера и специалисты по аэродинамике добились коэффициента аэродинамического сопротивления в 0,17 cd.

Несмотря на минимализм передней части, она отличается ярким дизайном. Узкая полоса света над глянцево-черной панелью легко перетекает в энергосберегающие фары. Каждая фара состоит из двух звезд-



ЖОУЛЬ НА СЧЕТУ



дообразных элементов, в более крупном из которых за глянцевой центральной линзой расположены массивы ближнего и дальнего света.

Поверхности Vision EQXX спереди плавно переходят в мощные «плечи» над арками задних колес. Этот естественный поток завершается четко очерченным, аэродинамически эффективным краем, подчеркнутым глянцево-черной торцевой окантовкой и блоками задних фонарей. Кузов электромобиля окрашен в серебристый цвет, наиболее хорошо отвечающий запросам энергобаланса, а в поверхность крыши интегрированы солнечные батареи.

Vision EQXX имеет ряд менее

заметных визуально, но не менее важных активных и пассивных аэродинамических деталей. Одна из них – воздушная завеса на переднем бампере. Она работает с колесными дисками, чтобы устранить аэродинамические завихрения у передних колес. Воздуховоды также направляют воздух над капотом, это уменьшает интерференционное сопротивление вокруг внешних зеркал и снижает общее сопротивление. Выдвижной

задний диффузор раскрывается только на высоких скоростях. В сложенном состоянии он легко вписывается в кузов, сохраняя баланс пропорций задней части. А многие ли заметят, что задняя колея автомобиля на пять санти-



VISION EQXX



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ARSENAL
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ



метров уже передней?

Коллектив инженеров Mercedes-Benz работал с «самой быстрой» в мире гоночной лабораторией High Performance Powertrains (HPP) и с командой Mercedes-Benz Grand Prix (MGP) над созданием высокоэффективной и компактной электрической трансмиссии и легкого аккумуляторного отсека. Батарея содержит почти 100 кВт·ч энергии, но при этом в половину меньше по объему и на треть легче, чем уже ставший эталонным аккумулятор в EQS. До 95% энергии батареи Vision EQXX передается на колеса, в то время как у самой эффективной трансмиссии с двигателем внутреннего сгорания этот показатель составляет только 30 процентов.

Электропривод автомобиля представляет собой блок, состоящий из электродвигателя, трансмиссии и силовой электроники, выполненной на основе карбида кремния. Система управления батареями и силовая электроника были разработаны с акцентом на снижении потерь. Существенное увеличение плотности энергии частично связано со значительным прогрессом в химии анодов. Аккумулятор также имеет активную балансировку, что означает равномерный отбор энергии из



ячеек во время движения автомобиля. Крышка батареи изготовлена из уникального композитного материала, полученного при переработке отходов сахарного тростника. Композит армирован углеродным волокном. В целом батарея весит около 495 килограммов. На снижение веса автомобиля были рассчитаны бионическая конструкция шасси, магниевые колесные диски, а также тормозные диски из алюминиевого сплава.

Тормозная система автомобиля, разработанная Mercedes-Benz Advanced Engineering, не только абсолютно не подвер-

жена коррозии, но и снижает выбросы тормозной пыли до 90% благодаря инновационному покрытию. Между тем новые, усовершенствованные пластиковые пружины, армированные стекловолокном, разработанные в сотрудничестве с Rheinmetall Automotive, уменьшают вес по сравнению с обычными винтовыми пружинами.

В построении задней части концепта конструкторы применили метод алюминиевого конструктивного литья BIONEQXX. Метод был разработан компанией Mercedes-Benz с использованием цифровых технологий и программного подхода, совершенно уникального для автомобильного сектора. Взяв за основу органические формы, инженеры



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

VISION EQXX

Для просмотра
видео сканируй
QR code

-разработчики стремились использовать несущие элементы, где это необходимо для структурной функции, то есть там, где действуют нагрузки. Полученная цельная отливка имеет вид паутины с зазорами. Отверстия в литье BIONEQXX были закрыты с помощью полимерных «заплат», напечатанных на 3D-принтере. Для достижения чрезвычайно высокой жесткости и хороших звукопоглощающих свойств в общей сложности потребовалось 42 патча.

Двери Vision EQXX изготовлены из гибридных компонентов углепластика и стеклопластика с алюминиевым усилением. Помимо преимущества в весе эта конструкция также обеспечивает тщательный баланс жесткости и пластичности в случае аварии. В то же время новая полиамидная пена усиливает нижний край двери и оптимизирует поглощение энергии при боковом столкновении.

Vision EQXX оснащен усовершенствованной системой управления температурным режимом. С одной стороны, он сохраняет тепловую энергию, а с другой – значительно снижает ее при охлаждении. Тщательно спроектированное взаимодействие аэродинамических заслонок, клапанов системы охлаждения и водяных насосов гарантирует, что блок электропривода будет работать в наиболее эффективной температурной среде при минимальных затратах энергии. В днище автомобиля установлена специальная охлаждающая пластина. Тепловой насос с несколькими источниками рекуперированного тепло трансмиссии и имеет внешний теплообменник, набирающий тепло из окружающего воздуха. Эта функция, отсутствовавшая в предыдущих тепловых насосах Mercedes-Benz, увеличивает диапазон рабочих температур, что особенно удобно для быстрого прогрева салона.

Сверхчистый стиль дизайна интерьера Vision EQXX, в отличие от традиционного подхода, фокусируется всего на нескольких модулях и прекрасной простоте. Это выражается в отсутствии сложных форм и органичной интеграции легких конструкций в эстетику интерьера, что делает многие традиционные элементы отделки излишними. Бесшовный светодиодный дисплей размером 47,5 дюйма располагается в салоне от одной передней стойки до другой. Он действует как портал, соединяющий водителя и пассажиров с автомобилем и внешним миром. Команда Mercedes-Benz работала с экспертами по навигации NAVIS-AMS, чтобы предложить первую систему 3D-навигации в реальном времени на экране такого размера. Он выполняет функции плавного масштабирования и прокрутки от вида со спутника до высоты 10 метров в трехмерном представлении.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop

Сотрудничая с калифорнийскими экспертами в области искусственного интеллекта BrainChip, инженеры Mercedes-Benz разработали системы на основе аппаратного и программного обеспечения BrainChip Akida. Примером в Vision EQXX является реагирование на слова «Эй, Мерседес!». Структурированная по нейроморфным принципам система в пять-десять раз эффективнее обычного голосового управления. Эмоциональная окраска в ответах электронного помощника не только звучит впечатляюще реалистично, но и выводит разговор водителя с автомобилем на совершенно новый уровень, более естественный.

Два широкополосных динамика, установленных в каждом подголовнике концепта, соединены с басовым возбудителем в каждом сиденье. Vision EQXX использует возбудители для обычного вывода звука, а также для передачи некоторых звуков автомобиля, тактильной обратной связи и звуковых предупреждений. Эффективное сочетание звуковой и тактильной обратной связи является действенным способом улучшения восприятия.

Электронный помощник в путешествии помогает с навигацией, с подбором музыки, он может также подсказать интересные места по пути или даже давать полезные советы по стилю вождения. Vision EQXX демонстрирует потенциал интерфейсов на базе игрового движка, с графикой, которую никогда раньше не видели, и с высокоадаптивным дизайном.

В оформлении интерьера авторы проекта отказались от использования материалов животного происхождения. Они прибегли к применению искусственных тканей и кожи, в том числе полученных посредством переработки бытового мусора. Салон украшают прочная ткань AMsilk Biosteel, похожая на шелк, и заменитель кожи Mylo, изготовленный из мицелия, подземной корневой структуры грибов. Также в качестве альтернативы коже представлен материал Deserttex, получаемый измельчением кактусовых волокон в сочетании с устойчивой полиуретановой матрицей на биологической основе. Пол электрокара украшают ковры из бамбукового волокна.

В общем и целом концепт потрясает воображение — как внешним видом, масштабом новаций и глубиной проработки, так и своими возможностями. Он фантастичен! Но член правления Daimler AG и главный технический директор Mercedes-Benz Маркус Шефер сообщил, что технологическая программа, лежащая в основе исследовательского прототипа Vision EQXX, будет определять дизайн и функционал будущих моделей автомобилей Mercedes-Benz. Это значит, что вскоре мы увидим такие машины на дорогах.



ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

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



Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Porsche

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ PORSCHE TAYCAN — ТРЕТИЙ КУЗОВНОЙ ВАРИАНТ

В модельном ряду Porsche Taycan появилась новинка с интригующим названием Sport Turismo. С новым, третьим кузовным вариантом на рынок выходит электроприводный автомобиль, в котором конструкторы постарались совместить практичность модели Cross Turismo с высокой динамикой спортивного седана.

Уже сейчас можно заказать Taycan GTS Sport Turismo. Мощность этого автомобиля равна 517 лошадиным силам. Весной, с середины марта, откроются заказы на заднеприводный Taycan Sport Turismo мощностью 326 лошадиных сил, а далее нам обещают появление 490-сильного полноприводного Taycan 4S Sport Turismo, полноприводного 625-сильного Taycan Turbo Sport Turismo и столь же мощного полноприводного Taycan Turbo S Sport Turismo. Разработчики модельного ряда подчеркивают, что от заднеприводной версии они ждут высокой маневренности, а от Turbo S — особо потрясающей мощи.

Taycan Turbo S Sport Turismo способен с места разогнаться до 100 км/ч за 2,8 секунды. Максимум скорости равен 260 километрам в час. Запас хода на одной зарядке будет наиболее весомым у Taycan 4S Sport Turismo — 498 км (по WLTP). В полноприводных вариантах конструкторы уделили особое внимание эффективности привода, а также основательно поработали над управлением тепловым режимом и над оптимальной функциональностью процесса зарядки. В результате пополнение энергией двух батарей автомобиля с 5 до 80% займет около 20 минут, а всего за пять минут можно набрать энергию,

достаточную для преодоления сотни километров.

Taycan Sport Turismo имеет спортивные, аэродинамически обтекаемые очертания кузова и предлагается как с полным приводом, так и с задним. Примечательно, что над задними сиденьями в этом автомобиле пространство больше на 4,5 см, чем в спортседане Taycan. Больше места и над головой передисидящих — на 9 миллиметров. Укладывать поклажу в Taycan Sport Turismo удобно благодаря большой крышке багажного отделения, проем загрузочного пространства здесь составляет 80 см по ширине и 54 см по высоте,





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



в то время как в седане – 43 и 33 см соответственно. Объем же багажника зависит от комплектации, емкость колеблется от 405 до 446 литров. Дело в том, что полезное пространство сокращают элементы аудиосистемы BOSE Surround Sound, которая входит, например, в стандартную комплектацию Taycan Turbo Sport Turismo. Если же сложить задние сиденья, объем багажного пространства может увеличиться до 1171 или даже до 1212 литров. В переднем багажном отделении можно уложить поклажу в пространство емкостью 84 литра.

В Taycan Sport Turismo работают новейшие системы обеспечения безопасности и комфорта, а также передовое информационно-развлекательное оборудование. В систему Porsche Communication Management интегрированы сервисы Apple CarPlay и Android Auto, улучшено восприятие речи в системе голосового управления Voice Pilot. Как сообщают разработчики, навигационная система автомобиля тоже будет работать быстрее в онлайн-режиме.

Как элемент дополнительного оборудования для Taycan Sport Turismo предлагается панорамная крыша с функцией защиты от слепящего солнца Sunshine Control. Защититься от ярких лучей можно одним касанием, и прозрачная поверхность над головой станет матовой. А можно воспользоваться динамическим приводом солнцезащитной шторки, проведя по соответствующему изображению на сенсорном экране настроек.

Электрический Taycan Sport Turismo будет иметь пять вариантов привода и два варианта батарей. Цены и точную комплектацию на региональных рынках производитель сообщит дополнительно.





RENAULT AIR4

СИМВОЛ ЭПОХИ НА ВЫСОТЕ



Компании Renault и The Arsenale представили недавно итог совместного творчества – летающий автомобиль AIR4. Проект был вдохновлен моделью Renault 4, которой исполнилось 60 лет. Этот простой, практичный и экономичный автомобиль особо малого класса выпускался с 1961 по 1992 год, и за 31 год их выпустили в количестве более 8 000 000 штук. Renault 4 продавали в сто с лишним стран мира. Благодаря столь впечатляющим показателям модель была признана символом эпохи. Во Франции машина верой и правдой служила на почте, в полиции, на ней многие начинающие водители осваивали технику управления.

И вот современное подобие исторической модели решили запустить в воздух, так как на земле для автомобилей места осталось уже маловато. Да и летая, можно ведь обойтись без дорог. В The Arsenale уверены, что вскоре и массовое транспортное движение начнет перемещаться в небо.

Футуристичный шоу-кар AIR4 создавался в центре дизайна

The Arsenale по образу и подобию Renault 4, но только внешне. Кузов летающей машины изготовили из карбона, все несущие конструкции адаптировали к горизонтальной тяге. Это потребовало много часов расчетов, а затем испытаний. С помощью искусственного интеллекта инженеры обработали терабайты информации, чтобы замысел стал реальностью.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Renault



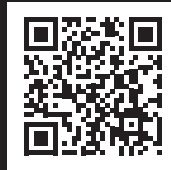
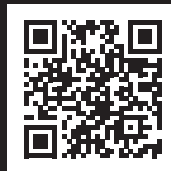
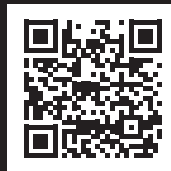
В результате у специалистов получилось видение того, как 4L мог бы выглядеть еще через 60 лет после своего 60-летнего юбилея. Концепт культового автомобиля вовсе не имеет колес, вместо них движение обеспечивают четыре двухлопастных винта. Для того чтобы попасть внутрь машины, необходимо поднять кузов.

Летит AIR4 с наклоном в 45 градусов вперед, но может наклоняться и до 70 градусов. Максимум скорости при движении по горизонтали составляет 93,6 километра в час. Высотный максимум равен 700 метрам. Скорость посадки – три метра в секунду. Электромотор этого большого квадрокоптера питается от литий-полимерных батарей емкостью 22 000 мАч. Тяга на каждый из винтов составляет 95 килограммов.

Летающий концепт был сконструирован во Франции, в технопарке на Лазурном Берегу, а увидеть его можно в центре Парижа, на Елисейских Полях. На 2022 год запланировано путешествие этого квадрокоптера в Майами, Нью-Йорк и Макао.



www.pitstop.kz



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

www.pitstop.kz



Текст: Серик Туленов, фотоматериал производителей



ФЕВРАЛЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



90 лет назад

19 февраля 1932 года в лондонском Альберт-холле состоялась премьера Ford Model Y. Это был первый в истории компании Ford автомобиль, созданный специально для Европы. Можно сказать, что именно с этого момента началось сознательное размежевание европейского и американского автомобилестроения. Как бы ни была тяжела Великая депрессия в США, низкие расходы на содержание машин по-прежнему позволяли продавать модели «стандартного» размера. В Старом Свете ситуация была иной, и хотя себестоимость субкомпактной модели Y была лишь чуть ниже затрат на производство американской модели B, скромный британский 933-кубовый мотор означал низкую налоговую ставку (расчетные 8 л. с., из-за которых машина также известна как Ford Eight) и малое потребление бензина. Начальная отпускная цена в 120 фунтов уже была привлекательной, но в дальнейшем, следуя стандартной фордовской практике постоянного урезания издержек, ее неоднократно корректировали вниз, достигнув осенью

1935 года психологически важной отметки в 100 фунтов ровно. Быстро обретая популярность, Ford Model Y обзавелся и подражателями в лице Morris Eight и Singer Bantam, а налоговый класс 8 окончательно оформился в Британии как начальный уровень «полноценных» автомобилей. Локализованные версии модели Y производились во

Франции (Ford 6 CV), в Германии (Ford Köln), а также – малыми тиражами – в Австралии, Испании, Латвии и Японии. Не будет преувеличением сказать, что именно благодаря модели Y европейский «Форд» из простого сборочного производства превратился в значительную региональную силу, а в Британии так и вовсе со временем занял первое место.



Ford Model Y 1932 г. в.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Vauxhall Victor FE 2300 S 1972 г. в.



50 лет назад

25 февраля 1972 года представлен Vauxhall Victor поколения FE. Модель верхнего среднего класса оказалась последней самостоятельной разработкой британского отделения General Motors, и ее неудача только ускорила последующую унификацию «воксхоллов» с «опелями». Важность крупногабаритного седана для марки переоценить было невозможно: в те годы в Британии этот тип машин был в числе доминирующих на рынке, во многом из-за предпочтений корпоративных клиентов (служебные автопарки необычайно распространены в Соединенном Королевстве). Модель предыдущего поколения FD пользовалась спросом, но за время ее выпуска наметился явный тренд на сокращение продаж. Новый Victor должен был стать более вместительным и соответствовать недавно принятым североамериканским нормам безопасности. Последнее

встало на повестку дня, поскольку руководство GM планировало усилить присутствие Vauxhall в Канаде как противовес японскому импорту. Держа в уме канадский рынок и то, что «воксхоллы» продавались в Северной Америке через сбытовую сеть «Понтиака», дизайнеры пытались придать британской машине некоторые черты, характерные для западного побережья Атлантики и для марки Pontiac. Результатом явилась выдающаяся углом вперед носовая решетка, разделенная вертикальной перемычкой. Стремительное ухудшение финансового состояния Vauxhall стало причиной частичной унификации Victor FE с соразмерным Opel Rekord D, чей дебют намечали примерно на то же время. Общим в итоге были пол и часть передней внутренней структуры кузова. А также некоторое количество мелких деталей (например, дверные ручки). Однако моторы, трансмиссии и подвески

британцы сохранили собственные. Что касается силовых установок, то в предыдущем поколении это было слабым местом «Виктора». Прогрессивная вроде бы схема с верхним распредвалом давала низкую литровую мощность и явно недостаточную тягу. К этому прибавились проблемы с надежностью — общая болезнь охваченной стачками британской автоиндустрии. В Канаде, где пришлось дооборудовать моторы для сокращения вредных выбросов, эти недостатки только усугубились, имидж марки был испорчен, и Victor FE в Америке в продажу так и не поступил. В Европе же решили пойти по пути наименьшего сопротивления, увеличив рабочий объем: с 1,6 до 1,8 литра у базового мотора и с 2 до 2,3 литра у двигателя для высоких комплектаций. Прирост чисто по цифрам был заметным, но увеличение габаритов и усиление кузова добавили веса, и на итоговой динамике манипуляции с кубатурой почти никак не сказались. А вот расход бензина логично вырос, что оказалось особенно неприятно, когда осенью 1973 года разразился топливный кризис. Спортивный вариант VX4/90 с двумя карбюраторами оказался лишь на 10 л. с. (итого 110 «лошадей») мощнее обычного 2,3-литрового варианта и едва дотягивал до 160 км/ч. Стоит также упомянуть вариант под собственным именем Ventora, на который ставили древнюю и ужасно неэффективную для середины 70-х «шестерку» объемом 3,3 литра (на экспорт также шел более экономичный 2,8-литровый вариант) и которому пришлось исполнять роль флагмана марки после снятия с конвейера старой полногабаритной



Ford Model Y 1933 г. в.



модели Cresta. На стадии планирования рассматривались и другие кузова: купе, спортивный седан (с более наклонной задней стойкой), формальный седан (наоборот, с почти вертикальным задним стеклом в американском стиле) и универсал. В серию пошел лишь последний. Он отличался сильно наклоненной багажной дверью, что хотя и уменьшило доступный для загрузки объем, придавало экстерьеру определенный динамизм. Ситуация с кузовами хорошо иллюстрирует управленческие проблемы GM: не сумев адекватно оценить скорость нарастания убытков и рыночные перспективы того или иного кузова, впустую потратили огромные средства на изготовление многочисленных макетов. Впрочем, провалы и потери были не только в этом. Безобразно была организована рекламная кампания. Провалилась маркетинговая служба, не заметившая сдвига в предпочтениях клиентов, из-за чего «викторы» продавались по бросовым ценам, но настолько бедно оснащены, что фактор цены при выборе для многих преимуществом не стал. В 1975-м в гамму «Воксхолла» добавилась модель Cavalier — слегка перелицованный Opel Ascona B, и это способствовало продвижению более крупного Victor выше по иерархии. Модель переименовали в VX, обогатили комплектации, добавили мощности 4-цилиндровым двигателям (но все равно заветный рубеж 50 сил с литра перешагнула лишь версия с двумя карбюраторами), а «Вентору» отправили на покой. В таком виде машина выпускалась еще около двух лет, после чего ей на смену пришел Vauxhall Carlton, представлявший собой Opel Rekord E с измененной носовой частью. Сам же Victor FE неожиданно получил вторую жизнь:



Vauxhall Victor FE 2300 S 1972 г. в.

в 1984–2002 годах машину делали в Индии под маркой Hindustan Contessa.

25 лет назад

13 февраля 1997 года в Японии начались продажи Subaru Forester. Этот автомобиль стал, пожалуй, наиболее точным воплощением понятия «кроссовер» как промежуточного звена между легковым полноприводным универсалом и внедорожником. Базируясь на платформе и механике «Импрезы», новая модель получила кузов, сочетающий как легковые (несущая структура, длинные свесы), так и внедорожные (более вертикальная посадка, пластиковая облицовка нижней части) черты. Благодаря традиционным уже добродетелям Subaru в виде полноприводной трансмиссии с динамическим распределением крутящего момента по осям, низкого центра тяжести и отсутствия паразитного силового поддувания за счет продольного расположения оппозитного мотора

Forester отличался лучшей по сравнению с прочими «паркетными внедорожниками» устойчивостью и управляемостью, а увеличенный клиренс помогал ему вне ровных дорог. Наверное, самым важным для развития всего класса шагом стала установка на Forester двигателя с турбонаддувом. Прочие претенденты на роль «первого кроссовера в современном понимании» обходились стандартными атмосферными моторами от семейных легковушек. «Субару» же предложила утилитарную «упаковку» для незаурядной динамики, чем создала прецедент и резко расширила рыночные перспективы кроссоверов. И хотя в процессе дальнейшей эволюции «Форестеру» пришлось отказаться от «промежуточной» внешности и обрести более близкие к «настоящим внедорожникам» пропорции, модель и в наши дни остается одним из ключевых игроков в своем рыночном сегменте. ■



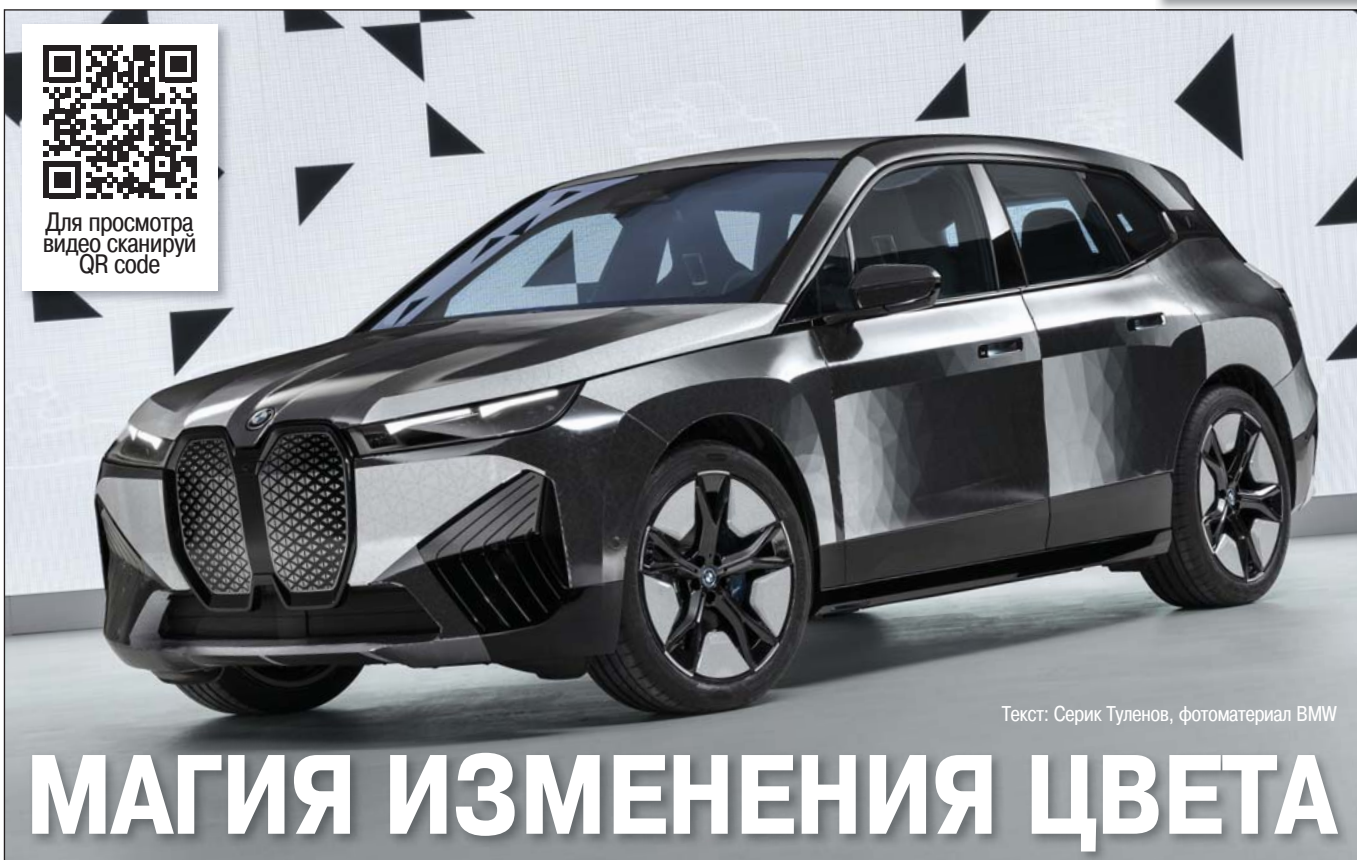
Subaru Forester 1997 г. в.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Для просмотра
видео сканируй
QR code



Текст: Серик Туленов, фотоматериал BMW

МАГИЯ ИЗМЕНЕНИЯ ЦВЕТА

На выставке CES 2022 в Лас-Вегасе BMW Group представила электрический BMW iX Flow с новой цифровой технологией E Ink, позволяющей менять цвет кузова автомобиля. Конструкторы нанесли на кузов специальное покрытие ePaper, состоящее из миллионов капилляров, сопоставимых с толщиной человеческого волоса. Эти микрокапсулы наполняются пигментом требуемого оттенка по управляющему электрическому сигналу. Аналог данной технологии работает в создании цветового фона для электронных книг.

Инновационная разработка инженеров BMW не только позволяет персонализировать экстерьер и интерьер автомобиля, но и наделяет его возможностью подбирать изменение цвета определенными сигналами и приспосабливать цвет кузова к окружающей обстановке. Так, например, если день солнечный и жаркий, можно выбрать для машины светлый оттенок, помогающий отражать избыточное внешнее тепло, а если на улице пасмурно, то больше подойдет поглощающий свет темный оттенок. Таким образом автомобиль обретает способность энергосбережения, учитывая, что на изменение цвета кузова затраты энергии минимальны, они используются лишь импульсно, только в тот момент, когда машина меняет окраску. На поддержание выбранного цвета энергия не расходуется.

Разработчики технологии E Ink сообщают, что предложенный ими метод имеет широчайшие перспективы как в выборе оттенков, так и в целом в его использовании. Гибкость герметичного покрытия ePaper позволяет в точности повторять любые формы кузова, сохраняя эффекты отражения и теней. ■





Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Suzuki



SUZUKI S-CROSS 2022:

КОМПАКТНЫЙ И УНИВЕРСАЛЬНЫЙ

Suzuki Motor Corporation объявила о мировой премьере внедорожника S-Cross, который пришел на смену кроссоверу SX4 S-Cross. Производство стартовало на венгерском заводе Suzuki Magyar, чтобы в первую очередь открыть продажи новой модели в Европе, где S-Cross появился в конце 2021 года, а затем планируется наладить экспорт в Латинскую Америку, Океанию и страны Азии.

С тех пор как в 2013 году выпустили SX4 S-Cross, эта модель пользуется популярностью на многих рынках мира, в том числе и на европейском, где автомобиль понравился сочетанием качеств легковой машины и внедорожника. Новая версия S-Cross продолжает развивать сбалансированное комбинирование смелой стилистики SUV, высокой проходимости и комфорта.

В передней части автомобиля появилась большая черная лакированная фальшрадиаторная решетка с трехмерным

узором и крупным хромированным логотипом бренда. Каждая из фар имеет три секции габаритных огней, расположенных в линию высоко под капотом. Вид сбоку позволяет заметить форму колесных арок, стремящихся к прямоугольному очертанию. Так дизайнеры хотели подчеркнуть основательность автомобиля, его прочную посадку. Высокая плавная плечевая линия, а также чуть заметные выштамповки в нижней части дверей и над крыльями делают экстерьер S-Cross изящным, но внушительным. Большие выпуклые задние фонари и





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



высоко расположенный выдвинутый вперед задний бампер также задумывались как элемент, создающий ощущение динамики и силы автомобиля.

Новый S-Cross проектировался таким образом, чтобы автомобиль было удобно использовать в различных ситуациях: от легких загородных прогулок до дальних путешествий. Длина машины равна 4,3 м, ширина – 1,785 м, высота – 1,585 метра. Колесная база составляет 2,6 метра. Увеличение полезного пространства в компактном кузове предлагает комфортное расположение для пяти взрослых и универсальное багажное отделение на 430 литров.

В движении S-Cross приводит двигатель DITC (мягкий гибрид) объемом 1,4 литра с мотор-генератором (MGU) и автоматическим переключением передач (AGS). Мощность этого агрегата составляет 129 лошадиных сил. Мягкая гибридная 48-вольтовая система SHVS входит в стандартную комплектацию в Европе. Помимо минимизации расхода топлива электрическая компонента также помогает в быстром ускорении путем добавления крутящего момента двигателю внутреннего сгорания. Ходовые качества и безопасность автомобиля поддерживаются технологией Allgrip 4x4. Настройки дают возможность водителю выбирать режим движения в

соответствии с актуальными дорожными условиями. Это позволяет эффективно использовать топливо и в то же время достигать оптимальных ходовых качеств в самых сложных ситуациях.

Интерьер дизайнеры постарались выполнить в соответствии с «характером» внедорожника. На центральной консоли располагается многофункциональный девятидюймовый HD-дисплей мультимедийной системы, совместимой с Apple CarPlay и Android Auto. Система обеспечивает функции поддержки продуктивного и безопасного вождения, такие как отображение справочной информации и изображений с камер. Ощущение простора в салоне обеспечивает панорамный люк на крыше.

В дополнение к автоматическому аварийному торможению, распознаванию дорожных знаков, предотвращению съезда с полосы движения и адаптивному круиз-контролю с функцией Stop & Go новый S-Cross имеет камеру с круговым обзором и предупреждение о перекрестном движении сзади.

Президент компании Тошихиро Сузуки на церемонии мировой премьеры S-Cross заметил, что в Европу теперь поставляются только гибридные легковые автомобили и эту линейку Suzuki намерена расширять.





Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Toyota

TOYOTA HILUX GR SPORT

— ВОЗМОЖНОСТЬ ВЛАДЕТЬ ЧАСТЬЮ ДАКАРА

Успех, достигнутый командой Toyota Gazoo Racing на легендарном ралли «Дакар», вдохновил конструкторов на создание пикапа Hilux GR Sport. Эта модель разрабатывалась для тех, чей активный образ жизни выходит далеко за рамки обычных повседневных деловых поездок и бизнеса. Машина задумывалась как автомобиль для приключений, экстремальных путешествий и занятий автоспортом.

Черная фальшрадиаторная решетка автомобиля имеет специальную сетку с G-образным узором, поверх которой по центру располагается горизонтальная полоса с надписью «Toyota» вместо эмблемы бренда. Этот вдохновленный историей штрих отсылает к эмблемам Hilux четвертого поколения, которые пришли в начале 1980-х годов. Мощный дизайн передней части подчеркнут крупными передними вертикально ориентированными дефлекторами и большими модульными фарами. 17-дюймовые легкосплавные диски с отшлифованными гранями спиц оснащены шинами повышенной проходимости. Яркий красный цвет задних фонарей резко контрастирует с главенствующим черным цветом, в который окрашена не только основная часть кузова, но и корпуса наружных зеркал, подножки и ручки дверей.

GR Sport комплектуется мощным 2,8-литровым двигателем Hilux, представленным в модельном ряду в 2020 году. Он развивает мощность до 204 л. с. и работает в сочетании с шестиступенчатой автоматической коробкой передач. Новый пикап, являющийся эксклюзивной версией с двойной кабиной, сохраняет впечатляющие показатели грузоподъемности Hilux: он может нести полезную нагрузку в одну тонну и буксировать прицепы весом до 3,5 тонн.

Ключевой особенностью модернизированной системы подвески является введение новых однотрубных амортизаторов и новых передних рессор. Однотрубная конструкция амортизаторов позволяет увеличить площадь поршня, что обеспечивает лучшие характеристики демпфирования, более быструю реакцию и лучший отвод тепла. Это также помогает избежать вспенивания масла внутри амортизатора при движении в особенно тяжелых условиях.

Передние винтовые пружины были усилены. Обе они, как и новые амортизаторы, окрашены в красный





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

цвет, чтобы подчеркнуть особый характер Hilux GR Sport. Эти изменения являются дополнением к модернизации подвески, ранее представленной для нового Hilux, включая перенастроенные задние листовые рессоры и новые втулки. По сравнению со стандартным Hilux эти изменения обеспечивают значительное улучшение характеристик управляемости, включая снижение усилий на рулевом колесе и более острую реакцию на действия водителя. Улучшились также характеристики при движении автомобиля по прямой и плавность хода, появились еще более уверенная компенсация кренов и лучшее сцепление с дорогой. Быстрой реакцией на высокочастотные вибрации





и повышенной способностью демпфирования, мерами по борьбе с шумом и вибрацией новая конструкция подвески вносит значительный вклад в комфортабельность движения.

По заверению разработчиков Hilux GR Sport, всемирно известные внедорожные возможности Hilux «ехать куда угодно» достигли новых высот, чему в немалой степени способствовали автоматический дифференциал повышенного трения и система активного контроля тяги.

В салоне автомобиля в первую очередь привлекают внимание новые спортивные передние сиденья, сконструированные из черной кожи и синтетической замши с перфорацией и контрастной прострочкой. Маркировка GR Sport присутствует на спинках сидений, ковриках, на кнопке запуска двигателя и в анимационной графике информационного дисплея. Для ручного переключения передач водитель может





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

использовать подрулевые переключатели. Педали в пикапе установлены алюминиевые спортивные. Интерьер украшен вставками из углеродного волокна, передняя панель по всей ширине подчеркнута красной декоративной линией. Дверные кластеры подсвечены динамичным синим светом.

Пилот Toyota Gazoo Racing многократный чемпион мира по ралли и трехкратный победитель «Дакара» Нассер Аль-Аттия, представляя Hilux GR Sport, подчеркнул, что новинка несет в себе репутацию стойкости и надежности серийных моделей Toyota Hilux, включая GR Sport. Вместе с тем гонщик отметил, что пикап обеспечивает новый уровень впечатлений как от вождения на дороге, так и при движении по бездорожью, предлагая покупателям со всего мира «часть Дакара».

Пикап Hilux GR Sport поступит в европейские салоны розничной торговли летом 2022 года. ■



TOYOTA HILUX GR SPORT



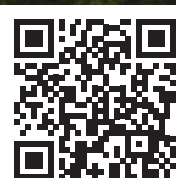


ОБНОВЛЕННЫЙ SUBARU FORESTER

E-BOXER



ПРИШЕЛ В ЕВРОПУ



Для просмотра
видео сканируй
QR code

Компания Subaru Europe, которая является дочерним подразделением Subaru Corporation, объявила о выпуске Subaru Forester 2022 модельного года. Обновленная версия автомобиля позиционируется производителем как еще более безопасная, так как в стандартную комплектацию включены системы помощи водителю EyeSight четвертого поколения.

С момента дебюта модели в 1997 году Subaru Forester стал популярным выбором среди клиентов, завоевав доверие как безопасный и надежный автомобиль. За последние 25 лет только в Европе было продано свыше 357 000 таких машин, модель зарекомендовала себя как один из бестселлеров. Совокупное мировое производство Subaru Forester составляет около 4,5 миллиона единиц.

Недавно вышедший в свет вариант модели Subaru Forester представляет

собой обновленную версию, предлагающую новые функции безопасности и комфорта, а также улучшенную динамику движения.

Усовершенствованная система безопасности автомобиля получила более широкий спектр действия – почти вдвое шире, чем прежде. Движение поддерживается 11 функциями безопасности, среди них три новые, такие как автоматическое аварийное рулевое управление, адаптивный круиз-контроль с центрированием полосы движения

и предотвращение выезда с полосы движения, распознающее край дороги. Помимо этого система предаварийного торможения теперь предлагает расширенную поддержку для предотвращения столкновений на перекрестках.

Система мониторинга работоспособности водителя с технологией распознавания лиц Subaru предупреждает водителя об усталости или отвлечении внимания от дороги. Инженеры также улучшили для Forester 2022 модельного года автоматическую регу-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Subaru



лировку положения сиденья, наружных зеркал и системы кондиционирования воздуха. Климат теперь можно контролировать с помощью жестов рук, управляя температурой.

Новейшая версия Forester построена на глобальной платформе Subaru (SGP), которая предлагает динамические характеристики, обеспечивающие превосходную управляемость и устой-

чивость автомобиля, более отзывчивое рулевое управление и минимальные вибрации. Усовершенствованные винтовые пружины и амортизаторы передней и задней подвески обеспечивают при езде более полный комфорт и лучшую маневренность.

Традиционные качества модели, такие как возможности преодоления бездорожья, сохранены. Стандартный

симметричный постоянный полный привод (S-AWD), который является неизменным атрибутом автомобилей Subaru, обеспечивает водителю уверенность в любую погоду, в то время как активное векторное распределение крутящего момента создает улучшенную управляемость и стабильность в прохождении поворотов.

В Forester 2022 модельного года





полный привод S-AWD сочетается с агрегатом e-Boxer, в котором в свою очередь работают в связке двухлитровый горизонтально-оппозитный четырехцилиндровый двигатель с непосредственным впрыском, электромотор и трансмиссия Lineartronic, с помощью которой обеспечиваются плавное линейное ускорение и устойчивый крутящий момент.

Система Subaru e-Boxer регулирует соотношение мощности между двигателем с непосредственным впрыском и электродвигателем в соответствии с реальными условиями движения в определенный момент. С места или на малой скорости автомобиль движется с помощью электродвигателя. Так обеспечиваются бесшумный старт и тихое вождение с нулевым уровнем выбросов. В зависимости от состояния аккумулятора машина может полностью на электричестве преодолеть до 1,6 км, развивая скорость до 40 километров в час.

На средних скоростях объединенная мощность электромотора и двигателя внутреннего сгорания дает плавное и экономичное линейное ускорение, в то время как на высокой скорости в движение автомобиль приводит лишь двигатель DI Boxer. В это время происходит подзарядка батареи.

Выбор водителем режима движения в Forester при помощи системы SI-Drive





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

представляет собой управление производительностью с настройкой характеристик открытия дроссельной заслонки. Водитель может выбирать между режимами «интеллектуальный» («I») и «спорт» («S»). Новым в Forester 2022 года является система e-Active Shift Control, которая автоматически активируется в спортивном режиме. С ней можно управлять машиной в более динамичной манере, что удобно, например, на извилистых дорогах.

По мнению разработчиков модели, с дорожным просветом в 22 сантиметра Forester может уверенно чувствовать себя на бездорожье, а двойная функция X-Mode (режимы «снег/грязь» и «глубокий снег/грязь») теперь предлагает улучшенные характеристики, подходящие для еще более сложных, чем ранее, погодных и дорожных условий. Forester, как надежная и проверенная рабочая лошадка, готов буксировать груз весом 1,87 тонны.

Инженеры добавили функцию управления, которая автоматически повторно запускает систему X-Mode, когда скорость автомобиля падает до 35 км/ч или ниже. Это позволяет водителям больше сосредоточиться на вождении без необходимости нажимать переключатель.

Функция Hill Descent Control автоматически поддерживает постоянную скорость при движении вниз по склону с ногой на педали. Она также была оптимизирована, так что тормоз включается сразу после отпускания педали акселератора, и водитель может полностью сосредоточиться лишь на рулевом управлении.

Салон автомобиля характеризуется как эргономичный и вместительный, с расширенным грузовым отсеком на 509 л (с поднятым задним сиденьем).

Объем багажника увеличивается до 1779 литров со сложенными



сиденьями второго ряда, что приводит к появлению погрузочной площадки длиной до 1,98 метра. Forester 2022 модельного года будет доступен с восьмидюймовым экраном навигации и с новейшей информационно-развлекательной системой, совместимой с Apple CarPlay и Android Auto.

Новейшая модификация Forester

демонстрирует в дизайне более прочный стиль, основанный на концепции Dynamic X Solid с переработанной передней панелью, новой фальшрадиаторной решеткой, фарами и крышками противотуманных фар. Варианты окраски кузова включают оттенки Cascade Green Silica, Brilliant Bronze Metallic и Autumn Green Metallic.









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



Текст: Илья Фарбер,
 фотоматериал Brabus



При проектировании и конструировании машины инженеры Brabus использовали самое современное программное обеспечение. Обширные расчеты, моделирование и испытания привели к созданию стальной лестничной рамы внедорожника.

При длине 5,31 м суперкар Brabus стал на 68,9 сантиметра длиннее стандартного G-класса. Вместе с тем за счет смещения назад опор задней подвески на 0,5 м была увеличена колесная база автомобиля. В задней части появился стальной модуль новой конструкции с боковыми стенками из углеродистой стали. Чтобы предоставить новинке широкие возможности для преодоления самого тяжелого бездорожья, Brabus 800 Adventure XLP Super Black получил специально разработанное шасси Brabus с порталными осями и дорожный просвет, увеличенный до 49 сантиметров.

Детализация экстерьера с помощью карбоновых деталей с видимой структурой волокон подчеркивает спортивные притязания машины. Для большей приметности логотипы «800» и «Brabus» выполнены на белом фоне, так они ярче выделяются на черном кузове. В том же контрастном сочетании выполнены фирменные вертикальные полосы на карбоновой фальшрадиаторной решетке.

Фартук Widestar с большими воздухозаборниками дополнен передней защитной планкой и тросовой лебедкой с тяговым усилием в 4,5 тонны. Защита днища также изготовлена из углеродного волокна с глянцевым покрытием.

Крепление капота Brabus с двумя силовыми куполами и установленный над лобовым стеклом ветрозащитный экран Brabus с четырьмя дополнительными светодиодными фонарями тоже из углеродного композита.

Карбоновые расширители крыльев были позаимствованы из широкофюзеляжной версии Brabus Widestar. Они делают пикап на 11,6 сантиметра шире базовой версии. Боковые карбоновые молдинги кузова расставляют дополнительные привлекательные акценты.

Из листовой стали были изготовлены новая задняя стенка салона, естественно, с обогревом заднего стекла, а также прочный пол грузового отсека и открывающийся вбок задний борт. Боковые борта карбоновые. В кузове пикапа предусмотрены крепления для запасных канистр и держатель запасного колеса. Ручки с инкрустированными надписями «Brabus» на дверях демонстрируют большое внимание к деталям.

Технологии изготовления крупных панелей кузова были взяты у подразделения Brabus Marine, занимающегося строительством морских яхт и

В линейке суперкаров Brabus пополнение: недавно бренд представил внедорожный пикап Brabus 800 Adventure XLP Super Black, построенный на базе Mercedes-AMG G 63. Вот уже более 40 лет полностью черные автомобили – изнутри и снаружи – являются визитной карточкой Brabus. Но, конечно, не только этим примечательна работа немецкого тюнинг-ателье.

катеров. Сложная смесь материалов в конструкции кузова, по отзывам инженеров-разработчиков, гарантирует необходимую прочность и высокую упругость. Это подтверждается и тестами TÜV, которые Brabus 800 Adventure XLP прошел успешно.

Те, кто готов отправиться на

этом пикапе в большую экспедицию, по достоинству оценят массивный багажник на крыше автомобиля, его можно дополнить палаткой для безопасного отдыха на открытом воздухе. Посадку и высадку из этого высокого автомобиля упрощают подножки, которые по запросу могут быть допол-



BRABUS 800

ADVENTURE XLP SUPER BLACK

– ЧЕРНЕЕ ЧЕРНОГО



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

нены электрическими приводами, чтобы скрываться под днищем машины, когда в них нет надобности. Светодиодная подсветка в кузове активируется нажатием на ручку двери или сигналом бесключевого допуска при приближении к автомобилю. Сзади автомобиль, так же как и спереди, дополнили фарником Widestar с намеком на карбоновую защиту днища.

Brabus 800 Adventure XLP Super Black стоит на черных колесах Brabus Monoblock HD с креплениями по восьми точкам. Эта схема была специально разработана для порталных осей автомобиля. Легкосплавные 22-дюймовые диски с шинами Pirelli Scorpion ATR All-Terrain размером 325/55 R 22 оптимально используют пространство под колесными арками.

Спереди спроектирована независимая подвеска. Все необходимые для этого компоненты, такие как новый интегральный держатель и поперечные рычаги, фрезеруются из цельного куска металла с использованием современной технологии ЧПУ. Заднюю подвеску пришлось переработать по принципу порталной оси, а также изготовить детали из высокопрочного алюминия. Это выстроило новую геометрию оси, которая вносит решающий вклад в выдающиеся внедорожные характеристики пикапа. Для соответствия более длинному шасси пикапа был разработан более длинный карданный вал. Еще одна особенность машины — комплект регулируемых по высоте койловеров Brabus Ride Control с титановым покрытием. Настройку шасси можно произвести изнутри, используя систему Dynamic Select, позволяющую выбирать различные параметры не только для шасси, но и для привода, рулевого управления и вспомогательных систем.

Значимое обновление производительности от Brabus получил четырехлитровый восьмицилиндровый битурбированный двигатель G 63 AMG. Программа Brabus 800 PowerXtra+ включает в себя два высокопроизводительных турбокомпрессора с новой конфигурацией. В дополнение к более крупному компрессорному блоку они имеют усиленные осевые подшипники и создают максимальное давление наддува в 1,6 бара. Инженеры перепрограммировали впрыск, контроль давления наддува и зажигания. Двигатель в этой конфигурации развивает мощность 800 лошадиных сил.

Таким образом, эксклюзивный пикап демонстрирует превосходные ходовые качества, выдающиеся для машины весом 2,9 тонны: в идеальном взаимодействии с девятиступенчатой автоматической коробкой передач, которую можно переключать вручную с помощью алюминиевых подрулевых лепестков,



суперкар с грузовой платформой разгоняется до 100 км/ч всего за 4,8 секунды. Максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 210 километров в час.

Но высокопроизводительный двигатель впечатляет не только своей огромной производительностью. У него также есть акустические достоинства: с комплектом Brabus Boost Xtra Sound для перепускного клапана выхлопной системы двигатель издает отчетливо слышимый звук выхлопа, когда водитель убирает ногу с педали акселератора. Управление клапанами позволяет выбирать между сдержанным режимом Coming Home или решительно спортивным звуком. Система выхлопных труб с двумя боковыми оконечьями слева и справа перед задними колесами имеет особую визуальную деталь: трубы обрамлены карбоновой крышечкой со встроенной подсветкой Launch Ambience Light. Трубы вспыхивают красным при включении освещения в салоне.

В интерьере Brabus 800 Adventure XLP Super Black реализована концепция

«Черный в черном». Оформление салона изготовлено в собственной мастерской тюнинг-ателье. Обивка из черной кожи гармонирует с углеродными элементами дизайна, потолок обтянут черной алькантарой. Пол автомобиля также выстлан высококачественной черной кожей с тиснением.

Карбоновые элементы на рулевом колесе, на приборной и дверных панелях, на центральной консоли расставляют спортивные акценты. В интерьере можно заметить и алюминиевые компоненты — такие как педали, штифты дверных замков и подрулевые лепестки переключения передач Brabus Race. Большое внимание Brabus к деталям также демонстрируется в работе с 206 элементами интерьера, такими как панели, ручки, переключатели, крышки динамиков и вентиляционных отверстий.

Понимая всю сложность и огромный объем работ, проделанных в ателье, не стоит удивляться тому, что цена на Brabus 800 Adventure XLP Super Black в Германии стартует от 725 900 евро. ■





Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Friedrich Performance



ПРОЕКТ ДЛЯ PORSCHE 911 GT3

Дополнительные детали кузова в ателье изготовили из карбона. Обвес придает 911 GT3 гоночный вид и дополнительно оптимизирует аэродинамику автомобиля. Как и для болидов «Формулы-1», все компоненты формируются из углеродного волокна, а затем «запекаются» в автоклаве под давлением. Этот сложный процесс гарантирует максимальную прочность и экономит несколько килограммов веса по сравнению с пластиковыми деталями. Все компоненты обвеса Porsche 911 GT3 с открытой структурой углеродного волокна могут иметь глянцевое или матовое покрытие.

Для того чтобы машина выглядела еще более выразительно, дизайнеры Friedrich Performance разработали новую карбоновую центральную часть передней панели. Большой, закрытый сеткой воздухозаборник обеспечивает охлаждающий воздушный поток на радиаторы в носовой части и охлаждает передние тормоза. Ребра в каждом из боковых каналов охлаждения создают спереди дополнительную прижимную силу. Новый передний карбоновый спойлер усиливает этот эффект и повышает устойчивость автомобиля на высоких скоростях.

Новая крышка багажника с более четкими контурами также полностью изготовлена из карбона. Она имеет отверстия для выхода нагретого воздуха, а также два воздухозаборника NACA на уровне передней оси.

Баварское тюнинг-ателье Friedrich Performance предложило линейку усовершенствований для нового Porsche 911 GT3, которая еще ярче подчеркивает спортивные возможности купе.

Карбоновые панели Friedrich Performance плавно направляют поток воздуха к задней части GT3, где визуально доминирует большое антикрыло. Этот карбоновый компонент от Friedrich Performance пришел на смену заводскому спойлеру. Две большие боковые

пластины обеспечивают безошибочное родство машины с автоспортом.

На реализацию аэродинамической прижимной силы работает и расположенный на задней оси карбоновый диффузор Friedrich Performance с шестью вертикальными ребрами. Новая карбо-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РИВЕРКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



новая центральная часть заднего бампера обрамляет две 10-сантиметровые трубы высокопроизводительной выхлопной системы Friedrich Performance. Боковые карбоновые накладки на задней панели завершают перечень деталей модификации кузова, выполненных в ателье.

Помимо кузовных компонентов Friedrich Performance предлагает для Porsche 911 GT3 карбоновую крышку двигателя и высокопроизводительные выхлопные системы из нержавеющей стали с активно управляемыми дроссельными заслонками. Чтобы оптимизировать звук и производительность четырехклапанного шестицилиндрового двигателя, инженеры разработали выхлопные системы с различными уровнями расширения. Спортивный глушитель можно комбинировать с четырьмя различными вариантами выхлопных труб и карбоновой отделки. Клиенты также могут выбрать два различных комплекта теплоизоляции, уменьшающей тепловое излучение на окружающие компоненты в моторном отсеке. Покрытие из золота 999-й пробы выглядит особенно экстравагантно. Система также включает в себя тщательно откалиброванные гоночные коллекторы, которые оптимизируют поток выхлопных газов. Кроме того, в выхлопной системе установлены катализаторы, более эффективные, чем заводские.

Гоночная выхлопная система была разработана для владельцев GT3, которые любят управлять своим автомобилем



на трек или участвовать в гонках. Новинка от Friedrich Performance позволяет не только снизить вес примерно на девять килограммов, но и значительно оптимизировать производительность двигателя. После перехода на полный вариант выхлопной системы от Friedrich Performance двигатель выдает на 31 л. с. больше, чем в стандартной конфигурации. Это позволяет GT3 с семиступенчатой коробкой передач с двойным сцеплением катапультироваться с места и разогнаться до 100 км/ч всего за 3,3 секунды. До 200 км/ч машина разгоняется всего за 10,3 секунды. Максимальная же скорость составляет более 320 километров в час.

Кованые диски Friedrich Performance диаметром 20 и 21 дюйм, а также подвеска из нержавеющей стали с бесступенчатой регулировкой высоты и демпфирования тоже были специально разработаны для спортивной модели. Колеса Friedrich Performance с центральным замком – еще одна высококлассная опция для 911 GT3. Колесные диски изготавливаются с использо-

ванием самой современной технологииковки и оптимально используют доступное пространство под арками. Передние диски размером 9,5Jx20 изящного дизайна с восемью спицами оснащены специальными высокопроизводительными шинами. Сзади стоят колеса размерностью в 21 дюйм для обеспечения оптимальной тяги и более надежного сцепления в поворотах. Регулируемую по высоте подвеску из нержавеющей стали можно настроить в соответствии с индивидуальными предпочтениями владельца автомобиля. Кроме того, демпфирование передней и задней осей регулируется по отдельности с точки зрения отбоя и сжатия.

По запросу заказчика специалисты Friedrich Performance могут доработать и кабину спортивного автомобиля. Ассортимент включает в себя полностью обновленный эксклюзивный интерьер, выполненный из высококачественной кожи и алькантары. Цены на полный обвес автомобиля начинаются от 35 000 евро. Отдельные компоненты также доступны за дополнительную плату.





Текст: Илья Фарбер,
 фотоматериал Manhart

MANHART MHX6 700

— ДОПОЛНЕННАЯ ВЕРСИЯ ВНЕДОРОЖНОГО КУПЕ

Модель, получившая от BMW внутреннее обозначение F96, форсируется либо с помощью вспомогательного блока управления двигателем Manhart MHtronik, либо посредством перенастройки заводского блока. Свою роль играет и выхлопная система Manhart из нержавеющей стали с клапаным управлением. Ее оконцовка в виде четырех 10-сантиметровых труб может иметь карбоновое или керамическое покрытие. Также для MHX6 700 предлагаются выхлопная система Manhart без каталитического нейтрализатора и система Manhart OPF/GPF Deleter. Однако необходимо иметь в виду, что все три предложения не имеют одобрения TUV и поэтому предназначены только для экспортных вариантов автомобиля.

Для тех приобретателей MHX6 700, кому нужна оптимизированная тормозная система с учетом значительного увеличения мощности двигателя, тюнинг-ателье предлагает соответствующие индивидуальные настройки.

Оптимизация подвески и занижение Manhart с помощью пружин H&R уменьшили дорожный просвет автомобиля на три сантиметра. На 23-дюймовые колесные диски Manhart Classic Line с Y-образными спицами установлены шины 315/25 ZR23, обеспечивающие надежное сцепление с дорогой.

Хотя поначалу никто об этом и не догадывался, но BMW X6 своим появлением создал ныне прочно утвердившийся класс автомобилей — внедорожник-купе. Особой популярностью среди любителей мощных машин пользуется топ-модель X6 M. А умельцам из тюнинг-ателье Manhart удалось построить и вовсе впечатляющую версию — MHX6 700. Этот автомобиль получил существенное увеличение мощности. Его битурбированный 4,4-литровый V8 развивает 730 л. с., в то время как серийная версия ограничивается 625 лошадиными силами.

Обвес из высококачественного «кованого» углерода придает автомобилю более спортивный и мускулистый вид, он включает в себя передний и задний спойлеры, решетку радиа-

тора, боковые юбки, колпаки внешних зеркал, жалюзи и диффузор. Помимо этого ателье предлагает модернизированный интерьер, дополненный отделкой из карбона.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Manthey



ПОВЫШАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ

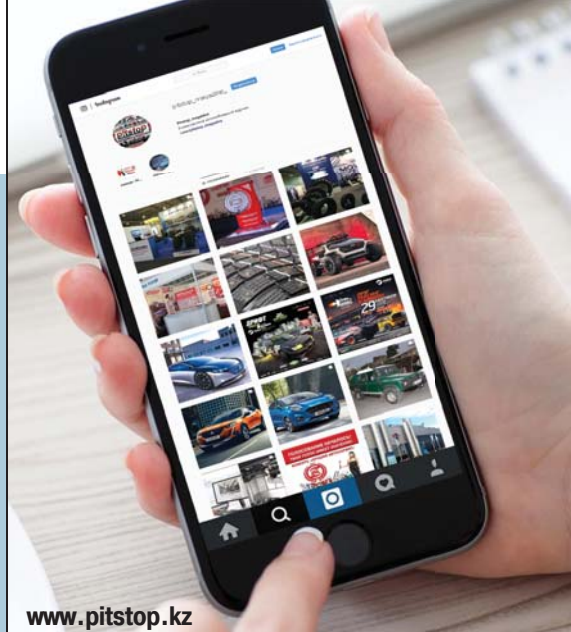
Manthey – одна из ведущих мировых гоночных команд Porsche – представила новый комплект, повышающий производительность модели Porsche 911 GT3 (992).

Модельный ряд Porsche GT сам по себе демонстрирует незаурядные спортивные возможности. Поэтому перед командой, предложившей доработки, стояла нетривиальная задача – улучшить характеристики для использования на треке, не внося при этом слишком много изменений в основную ДНК машины, чтобы автомобили оставались пригодными для повседневного использования и их владельцы могли беспрепятственно добираться на своих GT3 по дорогам общего пользования до гоночных трасс.

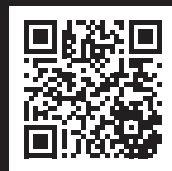
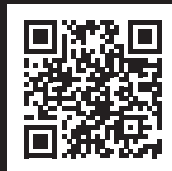
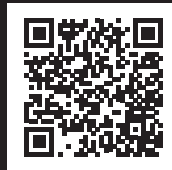
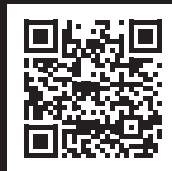
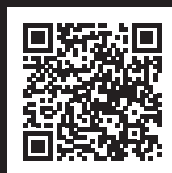
Инженеры Manthey предложили дополнения для аэродинамики, подвески, тормозной системы и колес. Процесс проектирования был аналогичен процессу разработки пакетов производительности для 991 GT3 RS и

991 GT2 RS. Автомобиль получил регулируемую по четырем осям подвеску, облегченные колесные диски Manthey OM-1, армированные тормозные шланги и комплект тормозных колодок, передний сплиттер, диффузоры и заднее карбоновое антикрыло. Что немаловажно – внедрение дополнений никак не повлияло на гарантию автопроизводителя.

В процессе разработки дополнений состоялись обширные испытания. Автомобиль сделал множество кругов по домашней трассе Manthey, на Северной петле Нюрбургринга, чтобы гарантировать, что дополнения обеспечат машине наилучшие характеристики. Ожидается, что комплекты для Porsche 911 GT3 (992) поступят в продажу во втором квартале 2022 года.



www.pitstop.kz



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

www.pitstop.kz



DUCATI DESERTX

С ТЕМИ, КТО ПУТЕШЕСТВУЕТ

Компания Ducati недавно представила энтузиастам мотоциклов среднекубатурный турэндуро DesertX 2022 года, построенный по мотивам концепта, показанного в 2019 году. С этим мотоциклом можно осуществить самые смелые мечты о приключениях без каких-либо преград – убеждены его разработчики. Байку, произведенному в Борго Панигале (Болонья, Италия), должны покориться пустынные дюны, узкие тропы, неуступчивые гравийные дороги и коварные горные серпантины.

Дизайн DesertX, созданный Ducati Centro Stile, представляет собой современную интерпретацию линий мотоциклов эндуро 80-х годов. Главенствующими принципами проекта были простота, надежность, функциональность и эффективность.

Основные макроэлементы дизайна – это объем, включающий бак, боковые щитки и лобовое стекло, обрамляющее двойную светодиодную фару, а также седло и блок двигателя с защитой картера и вздернутым глушителем. Двойная передняя фара мотоцикла имеет модули с дневными ходовыми огнями и была разработана для обеспечения отличной видимости в любых условиях. Задний фонарь оснащен стоп-сигналом Ducati – особой системой, которая в случае резкого торможения автоматически активирует режим мигания для предупреждения следующих позади транспортных средств.

Стилистический акцент в дизайне новинки построен на контрасте черного и белого цветов. Поверхности, взаимодействующие с водителем, достаточно большие и гармонично соединены,

чтобы лучше выдерживать езду по бездорожью.

Одним из опорных, базовых элементов модели выступает, конечно же, легендарный двигатель Testastretta объемом 937 куб. см, выдающий 110 лошадиных сил. Мотор слит воедино с новой стальной решетчатой рамой, которая в сочетании с подвеской призвана обеспечивать эффективную работу даже в самых сложных условиях бездорожья. Оптимизация всех компонентов шасси привела к созданию эргономичного байка с сухим весом 202 килограмма. Дорожный просвет мотоцикла равен 250 мм, а высота по седлу составляет 875 миллиметров. Это может показаться не очень удобным для невысоких пилотов,





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

но для модели предусмотрено и более низкое сиденье.

Информация на вертикально расположенном дисплее предоставляется пилоту на выбор в одном из двух режимов – стандартном и раллийном. Опция «стандарт» показывает тахометр



Текст: Андрей Сафонов,
фотоматериал Ducati

и спидометр, а также включенную передачу, уровень топлива и другие полезные параметры. Режим «ралли» позволяет вручную настраивать показания с помощью кнопок на левом пульте руля.

В ходе длительных и сложных испытаний на бездорожье и на асфальте была разработана оптимальная эргономика нового DesertX. Триангуляция седла – подножка – руль предоставляет пилоту хорошие условия при езде стоя и обеспечивает должный уровень комфорта при езде сидя. У конструкторов получился мотоцикл с чрезвычайно узкой зоной посадки и идеально плотно подогнанными поверхностями, которые гарантируют гонщику максимальный контроль и управляемость.

Спереди на DesertX установлено 21-дюймовое колесо, сзади – 18-дюймовое. В оригинальной комплектации для новинки предлагаются шины Pirelli Scorpion Rally STR, спереди размерность 90/90-21, сзади 150/70-18. В передней подвеске работает перевернутая вилка Kayaba диаметром 46 мм с ходом в 230 мм, сзади установлен моноамортизатор Kayaba, который в сочетании с алюминиевым маятником допускает ход заднего колеса в 220 миллиметров. Важно то, что динамика сжатия-отскока и пред-

варительная нагрузка регулируются как на вилке, так и на моноамортизаторе.

Как и на всех современных мотоциклах Ducati, тормозная система нового байка оснащена функцией ABS Cornering. Спереди установлены моноблочные радиальные четырехпоршневые суппорты Brembo M50, которые взаимодействуют с дисками диаметром 320 миллиметров. На заднем колесе работает один диск диаметром 265 мм с двухпоршневым плавающим суппортом Brembo. Настройка тормозного усилия была задумана разработчиками модели для большой вариативности тормозного усилия, чтобы обеспечить одинаково эффективное замедление при езде по бездорожью или на скользкой дороге, не говоря уже об адекватном поведении тормозов при движении по асфальту.

Наиболее требовательные мотолюбители, приобретающие Ducati DesertX, смогут воспользоваться еще одним интересным предложением – широким спектром аксессуаров Ducati Performance. Прибегнув к нему, можно выбрать, например, раллийное седло или дополнительный восьмилитровый топливный бак. Дополнительные алюминиевые боковые панели могут обеспечить дополнительные возможности загрузки багажа. Также предлагаются дополнительное светодиодное освещение, омологированные выхлопы Termignoni, центральная подножка и грипсы с подогревом.

Специально для новинки модельеры Ducati Centro Stile разработали коллекцию экипировки, которая полностью соответствует цветовой гамме мотоцикла. Технический костюм включает в себя куртку, брюки и шлем. Данная коллекция будет выпущена ограниченным тиражом. Часть этой эксклюзивной коллекции – линия повседневной одежды, состоящая из толстовки, двух футболок и кепки.

Остается сообщить, что появление DesertX в дилерских центрах Ducati ожидается к маю 2022 года. Продажи модели будут поддерживаться четырехлетней гарантией вне зависимости от пробега.



HONDA CB300R

ЭКОНОМИТ, НО НЕ НА ЭМОЦИЯХ

В линейке Neo Sports Cafe компания Honda представила обновленную версию мотоцикла CB300R. Байк позиционируется как нейкед с минималистичным дизайном и адресуется начинающим райдерам.

Легкий и простой в обращении, байк имеет жесткую стальную раму, перевернутую вилку Showa SFF-BP (Separate Function-Big Piston) диаметром 41 мм и регулируемый моноамортизатор. Сцепление теперь с усилителем, а одноцилиндровый двигатель получил одобрение Euro 5 и новый глушитель. На приборной панели появился индикатор передач, а седло получило новую обивку.

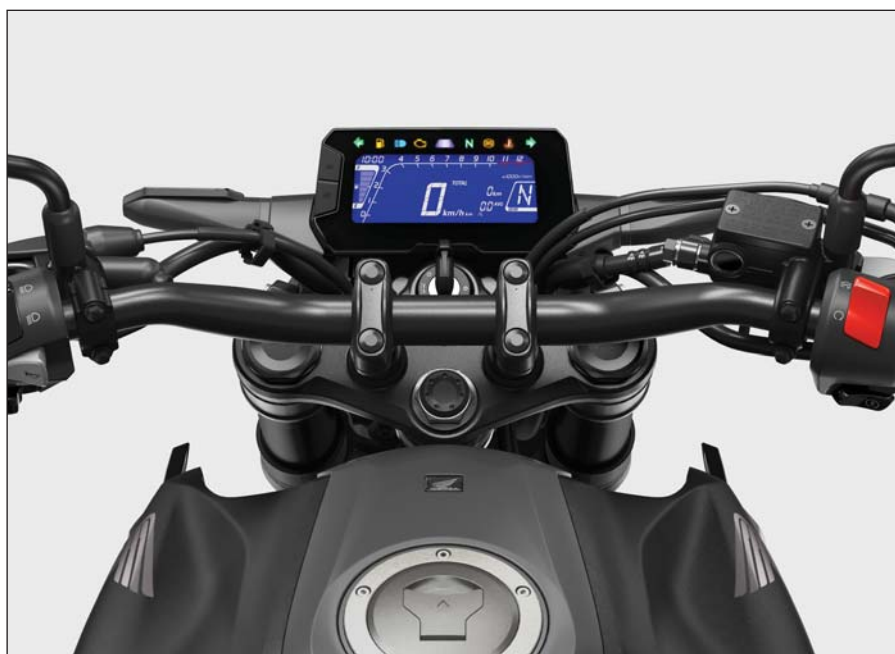
С 2018 года, когда CB300R появился на дорогах впервые, он проложил смелое направление в разработке мотоциклов

Honda среднего уровня, предлагая много функций из арсенала моделей премиум-класса. Модель CB300R занимает в линейке промежуточное положение между CB125R и CB1000R. Производитель считает, что этот мотоцикл подойдет тем, кто хочет владеть привлекательным байком с богатым внешним видом и оснащением, но с низкими эксплуатационными расходами.

В версии 2022 года модель получила эстетические изменения с большим количеством черного цвета. Изящный

и компактный CB300R отличается идеальным сочетанием эстетики и механики, что является лейтмотивом всей линейки Neo Sports Cafe. Каркас мотоцикла представляет собой стальную конструкцию со смешанными, трубчатыми и прессованными элементами в виде косынок усиления в потенциально наиболее нагруженных точках. Маятник с асимметричными рычагами изготовлен из стальной трубы прямоугольного сечения, он имеет необходимую жесткость на кручение, способную адекватно поддерживать отличный крутящий момент и мощность двигателя. Другими компонентами, которые обычно можно встретить на мотоциклах большего размера, являются красивый стальной руль с дифференцированным сечением, полностью светодиодное освещение и цифровые приборы с ЖК-дисплеем, который позволяет пилоту с первого взгляда получить всю информацию — о скорости, оборотах двигателя, об уровне топлива и о температуре охлаждающей жидкости. У модели 2022 года также есть индикатор включенной передачи. Фара проецирует на дорогу двухполосный световой пучок: верхняя полоса для ближнего света, нижняя — для дальнего. Задний фонарь здесь самый тонкий из когда-либо устанавливаемых на мотоциклах Honda.

Угол поворота руля как вправо, так и влево составляет 40°, а радиус поворота байка в 2,3 метра обеспечивает ему легкое маневрирование даже в пробках. Тем более что колесная база компактна





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Honda



Для просмотра
видео сканируй
QR code



и равна 1,352 метра. Седло, расположенное на высоте 79,9 см, позволяет райдерам любого роста ставить ноги на землю. Справа находится новый корпус выхлопной системы с переработанной торцевой крышкой. Байк будет предлагаться покупателям в оттенках «жемчужно-синий матовый», «матовый черный металлик», «красная карамельная хромосфера».

Объем одноцилиндрового 4-тактного двухвального двигателя составляет 286 куб. см, мощность – 31,1 лошадиной силы. Охлаждение жидкостное. Электронный впрыск топлива Honda PGM-FI с корпусом дроссельной заслонки диаметром 3,8 см и прямым впускным коллектором гарантирует очень быструю реакцию дроссельной заслонки в широком диапазоне оборотов. Мотор агрегируется с 6-ступенчатой трансмиссией (многодисковое сцепление в масляной ванне), которая не допускает потерю сцепления на заднем колесе даже при самых резких переключениях на пониженную передачу. Возможности разгона таковы, что позволяют CB300R за 9,2 секунды «стрелять» с места на 200 метров. Как говорят разработчики, мотор покоряет своей мощностью и динамикой: он агрессивен на высоких оборотах, но послушен и комфортен в условиях интенсивного движения.

Заправленный бензином CB300R весит всего 144 кг, вкпе со спортивными 17-дюймовыми шинами на литых алюминиевых колесных дисках легкой



вес обеспечивает байку исключительную маневренность. Десятилитровый топливный бак мотоцикла оснащен откидной крышкой заливной горловины авиационного типа. Благодаря отличной топливной экономичности – 30,2 км/л (средний цикл WMTС) – CB300R может проехать на полном баке до 300 километров.

Мощная тормозная система состоит из переднего плавающего диска диаметром 296 мм с радиальным четы-

рехпоршневым суппортом и заднего диска диаметром 220 мм с однопоршневым суппортом. Блок управления IMU контролирует распределение тормозного усилия в двухканальной ABS.

Разработчики модели надеются, что обновленная версия CB300R заслужит внимание как начинающих райдеров, так и тех, кто уже имеет опыт движения на мотоцикле, но, оставаясь в седле, желает сократить расходы на содержание техники. ■



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал BMW



BMW R 18 M
R 18 AURORA

УНИКАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ И ЭФФЕКТЫ СЛОЖИЛИСЬ В РЕЗУЛЬТАТ

На выставке Verona Motor Bike Expo компания BMW Motorrad представила сразу два мотоцикла – R 18 M и R 18 Aurora. Эти кастом-байки были разработаны двумя именитыми итальянскими кастомайзерами при поддержке BMW Motorrad Italia и дилерской сети компании.

Выставочная площадка в Вероне стала идеальной локацией для демонстрации итальянским и европейским мотолюбителям двух эксклюзивных проектов, показывающих модификацию мотоциклов на основе культового BMW R 18. Работу мастеров American Dreams с R 18 M поддержал итальянский журнал LowRide, а над R 18 Aurora благодаря приглашению BMW Motorrad Roma потрудились специалисты «Гаража 221».

Литера «М» в названии кастомного байка сообщает о его принадлежности к спортивному семейству. Желание придать круизеру более обтекаемый спортивный вид как раз и было основным источником вдохновения для проекта BMW R 18 M в трактовке LowRide. Специалисты при этом старались избегать преувеличений и не забывать о гармонии с ретростилистикой.

Директор компании LowRide и

большой знаток мира коллекционных автомобилей Джузеппе Ронсен, представляя проект, заметил, что основательность байка, его длинная колесная

база и готовность большого 1800-кубового оппозитного двигателя молниеносно приводить мотоцикл в движение вполне заслуживают сочетание в образе



BMW R 18 M



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

спортивной и ретродетализации. Это, по мнению директора LowRide, позволяет удачно подчеркнуть приверженность традициям BMW Motorrad и некоторым образом с помощью языка дизайна связать R 18 M с миром автомобилей именитого баварского бренда.

Основные усилия в работе над байком специалисты сосредоточили на шасси, настройках подвески, детализации кузова и на аксессуарах, оставив механику и электронику неизменными, как естественные сильные стороны R 18. Байк получился значительно легче исходного варианта. Кроме того, поменялась посадка пилота, и это, по мнению разработчиков, сулит новые впечатления от поездки, обещает более увлекательное управление. Инженеры констатируют, что перенос веса мотоциклиста ближе к рулю облегчит руление.

Мощный и живой круизер R 18 M «с большим сердцем и бесконечным крутящим моментом» обещает яркие эмоции от поездок. Его строили лучшие мастера LowRide, специализирующиеся в этом направлении и имеющие богатый опыт. Реализация эскизов была поручена дизайнеру Обердану Беци, которому удалось воплотить в металле эксклюзивный мотоцикл, не сломав суть BMW R 18. Компания Elaboratorio, специализирующаяся на прототипировании и моделировании, с нуля создала хвостовую и носовую части байка, а также ветровое стекло из стекловолкна. Компания Carbon Italy изготовила крышки головок, впускные каналы и другие детали из углеродного волокна. Специалисты BMW Motorrad в целом координировали ход работ и осуществляли сборку. Короткая выхлопная труба, разработанная для того, чтобы сделать конструкцию более компактной и обеспечить больший угол наклона в поворотах, несет на себе подпись «ER Exhaust Revolution». Короткие выхлопные патрубки также делают более заметным великолепный никелированный карданный вал — очень важную деталь, заслуживающую особого внимания. Седло мотоцикла обшили натуральной кожей, а покраску доверили мастерам из Dox Art Factory. Компания Rizoma предоставила зеркала, ручки и универсальные индикаторы, идеально соответствующие характеру байка.

Модификации, которые привели к созданию R 18 Aurora, зародились у дизайнеров «Гаража 221» на презентации BMW R 18 на выставке EICMA 2019. По мнению Пьера Франческо Маркио из Garage 221, новаторские и в то же время традиционные черты нового круизера возникли благодаря некоторым дополнительным элементам и формам, начиная от мягких линий бака и заканчивая харизматичным обтекателем Batwing. Прежде всего



BMW R 18 Aurora



BMW R 18 Aurora

авторы проекта сосредоточились на тщательном изучении различных частей байка с учетом необходимости установки новых элементов в уже сложившуюся уникальную гармонию линий. Дизайнеры черпали вдохновение в круизерах 1970-х годов, которые всегда особенно привлекали Пьера Франческо своей впечатляющей эстетикой.

В постройке BMW R 18 Aurora специалисты Garage 221 постарались так поставить «крыло летучей мыши», чтобы между ним и рулем осталось пространство, позволяющее хорошо видеть центральную часть байка. Использовались в работе и приемы, уже проверенные на других моделях BMW Motorrad. Так, например, седло было полностью позаимствовано у модели BMW 1200 C 2005 года, опоры обтекателя Batwing сделаны так же, как опоры сигналов поворота на BMW R 100 1982 года, некоторые части рамы были позаимствованы у BMW K 75 1991 года. При покраске мотоцикла в качестве исходного эталона использовался цвет

BMW RT 100 1983 года с градиентной настройкой по оттенкам и интенсивности. Опоры переднего и заднего крыльев, опора седла и держатели номерных знаков были полностью изготовлены вручную. Выхлопные трубы R 18 Aurora создавались в сотрудничестве с брендом Leo Vince. Звуку байка уделили особое внимание, постаравшись сделать его еще более насыщенным и захватывающим. Специально разрабатывался и дизайн центральной части, чтобы она выглядела мощно и оригинально. Дизайн стильной решетки масляного радиатора R 18 Aurora был навеян фальшрадиаторной решеткой автомобилей BMW 1960-х годов. В единый образ все соединяется благодаря текстурному лакокрасочному покрытию крышек головок цилиндров, корпусов впрыска и центрального картера. Пьер Франческо признал, что работа над проектом была нелегкой, но результат с уникальными эффектами, по его мнению, получился поистине ошеломляющим. ■



УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ШИНЫ ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ

Компания Michelin представила линейку мотоциклетных шин Michelin Road 6, которая предназначена байкам различных классов: дорожным, круизерам и спортивным.

Новинку, по словам производителя, характеризует отличное сцепление с мокрой дорогой, а также долговечность и управляемость. Наряду с популярными размерами в линейке присутствуют шины Michelin Road 6 GT для больших мотоциклов.

По сравнению с предшественницей, шиной Michelin Road 5, новинка обеспечивает улучшение сцепления с мокрой дорогой на 15% и увеличение срока службы шины на 10 процентов. Улучшения значимых характеристик стали возможны благодаря новому рисунку протектора, применению новых материалов и оптимизации архитектуры шины.

Технология Michelin Water Ever Grip, разработанная компанией для обеспечения высокого уровня сцепления с мокрой дорогой, позволяет ламелям открываться по мере износа шины. Углы канавок и ламелей с более длинными краями предназначены для разрезания водяной пленки и усиления сцепления с дорожным покрытием.

Сцепление на холодной дороге эффективно поддерживается благодаря 100-процентному силикатному компаунду с технологией Michelin Silica. Разные части протектора оптимизированы для различных рабочих характеристик. Более

твердый нижний слой резины сохраняет жесткость при прохождении поворотов, в то время как более мягкий верхний слой, соприкасающийся с дорогой, обеспечивает хорошее сцепление и большой пробег.

В боковинах шины Michelin Road 6 используется специальный фальц, который обеспечивает большую гибкость при прохождении дорожных неровностей, а на высоких скоростях шина остается стабильной, что делает ее хорошо подходящей для мощных мотоциклов. Технология Michelin Aramid Shield представляет собой очень плотный и более жесткий каркас шины, который обеспечивает превосходную обратную связь и управляемость. Арамидные слои протектора противостоят центробежным силам на скорости и, по отзывам разработчиков, обеспечивают мотоциклу превосходную устойчивость.

Впервые в линейке шин Michelin Road используется дизайн Michelin Premium Touch Design. В дизайне боковин шин Michelin Road 6 использован эффект



Фото Michelin

микрogeометрии на боковинах, то есть создана текстура, которая формирует оттенки серого цвета, чтобы выделить маркировку шины и придать ей привлекательный внешний вид.

Шины линейки Michelin Road 6 уже появились у региональных дилеров. Линейка содержит шесть передних и восемь задних размерностей, а в ассортименте Michelin Road 6 GT предлагается один передний размер и три задних. ■

DIABLO ROSSO IV CORSA – ШИНА К ЮБИЛЕЮ

К 150-летию юбилею Pirelli выпустил специальное издание спортивной шины семейства Diablo Rosso. Новинка, именуемая Diablo Rosso IV Corsa, представляет собой более мощную версию спортивной шины Diablo Rosso IV.

На боковине шины, выпущенной ограниченной серией, имеется юбилейный логотип. Данная версия создавалась, чтобы удовлетворить самых требовательных мотоциклистов, которые ищут шины с наилучшими характеристиками, чтобы полностью раскрыть потенциал своих мощных мотоциклов. Новый продукт адресован байкерам, которые любят динамичную езду по извилистым дорогам и горным перевалам, тем, кто увлечен тюнингом и модернизацией мотоциклов.

Рисунок протектора Diablo Rosso IV Corsa выполнен в форме молнии. Это культовый символ, олицетворяющий спортивные характеристики линейки Diablo Rosso. Шина, по заверению разработчиков, сулит особенно хорошее сцепление с сухой дорогой благодаря гладкому рисунку протектора, обеспечивающему большое пятно контакта. На стабильный контакт с поверхностью

ориентирован также инновационный состав компаундов, позволяющий шине «прилипнуть» к микроскопическим шероховатостям асфальта. Новинка также характеризуется высокой устойчивостью к нагрузкам и поддержанием оптимального теплового баланса в движении. Diablo Rosso IV Corsa также отличается большей сликовой поверхностью, что обеспечивает в движении максимальные углы наклона мотоцикла.

Передняя шина состоит из трех зон, в которых конструкторы использовали различный состав резиновой смеси Full Silica. Центральная контактная поверхность допускает 25 градусов наклона, в двух более мягких боковых частях использовалась добавление инновационной смолы для улучшения сцепления с дорогой в наклоне.

Задняя шина также имеет двухкомпонентную схему. Центральный компаунд Full Silica обеспечивает быстрый нагрев



Фото Pirelli

и хорошее сцепление на различных поверхностях, а плечевая зона полностью состоит из соединения Diablo Supercorsa SC, ранее использовавшегося только в специальных шинах для гоночных соревнований.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

По материалам BOSCH



ПРАВИЛА ЗИМНЕГО ТОРМОЖЕНИЯ

Гололедица на дорогах – это вызов, требующий от водителей повышенного внимания и ответственного отношения к движению. Прежде всего необходимо быть уверенным в технической исправности тормозной системы, иначе любые советы будут бессмысленны.

Во-вторых, требуется определить, насколько опасен путь. Здесь помогут наблюдательность и некоторые знания. О том, что впереди может быть гололед, подскажет внезапное запотевание стекла – признак резкого понижения температуры воздуха. Кроме того, нужно иметь в виду, что обледеневшие участки чаще всего встречаются вблизи остановок общественного транспорта, у мостов и путепроводов, а за городом – в низинах и на тех участках шоссе, где есть разрывы лесополос, там, где гуляет ветер.

Когда визуально оценить дорогу не удастся, можно проверить сцепление колес с дорожным покрытием на ходу. Для этого на небольшой скорости нужно резко нажать на педаль акселератора или в движении несколько раз выжать тормозную педаль. Если при попытке резко набрать скорость ведущие колеса пробуксовывают или машину уводит при попытке тормозить, значит, дорога

.....
 Эксперты компании Bosch напомнили автолюбителям правила, помогающие безаварийно и эффективно снижать скорость автомобиля в зимнюю пору, когда все мы сталкиваемся с заснеженными и обледеневшими магистралями.

достаточно скользкая и нужно соблюдать определенные правила.

Ни в коем случае не нужно резко давить на педаль тормоза. Это наихудшее решение на обледенелой дороге, поскольку при блокировке колес автомобиль начинает скользить боком и становится неуправляемым. Поэтому большинство современных моделей оснащаются антиблокировочной тормозной системой.

Лучшим способом снижения скорости является «торможение двигателем». Для этого необходимо плавно сбросить газ и, быстро выжав сцепление, перейти на более низкую передачу. Так называемое дробное, или импульсное, торможение – кратковременные нажатия на педаль тормоза – также будет эффективным. Главное при этом избегать сильного и продолжительного давления на педаль.

Но самое банальное и, пожалуй, самое действенное на опасной дороге – соблюдение безопасной дистанции и

скоростного режима. Помните, тормозной путь в условиях гололеда увеличивается в несколько раз! Не бойтесь двигаться медленно, если это необходимо, уступайте дорогу тем, кто игнорирует опасность. Это оградит вас от многих неприятностей, в том числе связанных с созданием угроз для пешеходов.

В случае заноса всегда поворачивайте руль в ту сторону, в которую уводит заднюю часть автомобиля. Ни в коем случае не жмите на тормоз, это только усугубит ситуацию. Если автомобиль заднеприводный, нужно плавно снизить обороты двигателя. Если машина переднеприводная, обороты, наоборот, лучше увеличить, поскольку тяга на управляемых колесах поможет вывести автомобиль из заноса.

Помните: в условиях гололеда руление и торможение должны быть плавными. Это не означает, что манипуляции нужно совершать медленно – при необходимости действовать нужно оперативно, но не резко. ■



Текст: Андрей Сафонов,
фотоматериал из архива
Александра Артемьева

DUBAI 24 HOUR

– РАБОТА НАД ОШИБКОЙ

Безусловной победой и необычайным успехом в этот раз можно было считать само участие нашего соотечественника в этих соревнованиях. Дело в том, что добраться до места старта Александру пришлось в очень непростых условиях: в стране в эти дни грянули масштабные протесты, обернувшиеся затем беспорядками.

– Добраться было сложно. Аэропорт был захвачен и не функционировал, пришлось ехать поездом до Нур-Султана, а оттуда в Дубай лететь на самолете компании Fly Dubai, – рассказывал по возвращении Александр Артемьев. – Билет обошелся в полмиллиона тенге, но альтернативы не было, пришлось отдать эту сумму, которая изначально в расходах не была запланирована. Поддержку получил от родных – и материальную, и моральную. Семья, получается, тоже активно участвовала в гонке, а я, конечно, переживал за их безопасность. Подвести команду, в составе которой я должен был выступать, было нельзя.

Попасть в команду тоже было непросто. В течение года я вел психологически тонкие, дипломатичные переговоры с одним из менеджеров гонки. Очень хотелось ехать с опытными, профессиональными партнерами, соревноваться в Pro-классе. Мне много раз

Недавно с автогонок «Дубай 24 часа» вернулся на родину казахстанский спортсмен, семикратный чемпион страны по автокроссу, мастер спорта международного класса Александр Артемьев. Пройдя 544 круга, экипаж машины № 944 в абсолютном зачете занял 33-е место, в своем классе Porsche 911 GT3 Cup команды ID Racing завоевал пятую позицию.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АВТОСКОП
ТРИАЛ, ДРИФТ, ДРАГ-РЕЙСИНГ, КИБЕРСПОРТ



доводилось видеть, как супербыстрые пилоты не могли показать достойных результатов именно по причине провала командной работы. Я благодарен, что меня приняли в команду. Они сказали: «Porsche для тебя новая машина, но если ты что-то понимаешь в гонках, то научишься быстро».

На этой гонке у ID Racing было три машины: первая – для немецких спортсменов, выступавших за Эмираты, вторая – с не самыми быстрыми гонщиками на подстраховке и третья – топовая, место в которой занял наш экипаж. Porsche для меня – новая лига, новый уровень. Помимо меня в экипаже были Кристофер Зохлинг, Филипп Загер, Башар Мардини и Юкка Хонкавуори.

Корр.: Что для вас было особенно необычным в этой гонке?

– Наряду с «Дакаром» это одно из первых значимых событий сезона, участвовать хотелось многим. Поэтому пелотон получился очень плотным. В гонку «Дубай 24 часа» заявила 91 машина, но допустили только 81, до финиша дошло 69 машин.

А еще дубайская трасса отличается тем, что мелкая песчаная взвесь буквально парит в воздухе. Трасса широкая, замечательная, но... когда проносится машина, за ней остается чистый след, в который необходимо попасть как в колею, иначе есть большой риск вылететь с трассы. На скорости около 200 км/ч с разогретыми сликами адгезия рвется моментально, если мельчайшие поры резины забиваются песчаной пылью. Получается, что траектория движения в поворотах была для всех одна. И при попытке обогнать впереди идущего, если хоть полколеса выходило за пределы траектории, машина могла оказаться в бетонной стене. Через каждые два круга мы видели кого-то, кто в нее попал. Я никогда не думал, что Porsche можно перевернуть. В Дубае увидел, как такие машины летят, переворачиваясь, кубарем. Не скрою, это пугало.

Место максимального сцепления колес с трассой только одно. Когда выходишь за пределы, едешь на грани срыва в занос. При этом обгонять приходилось, притираясь к зеркалам соперников. Я пару раз тоже балансировал на грани, но удержал машину.

Корр.: Что далось тяжелее всего?

– Наиболее напряженным временем гонки была ночь. Ехать в темноте в условиях такого плотного трафика поначалу казалось просто безумием. Освещение трассы было отличным, но присутствовали так называемые закрытые повороты, было понимание, что ошибка траектории на полметра может привести в стену, а сбавлять газ означало сдать позицию.





Я принимал участие в ночных гонках не раз, но здесь поначалу был шокирован. По правилам каждый пилот должен был проехать два ночных круга. На тренировочных заездах партнеры по команде дали мне возможность побыть за рулем побольше, так как они были лучше знакомы с машиной и трассой. Проехав несколько кругов, я привык к трассе, понял траекторию, запомнил ее и стал чувствовать себя увереннее.

Еще в гонке слепили догоняющие машины. Тогда выезжать приходилось на интуиции, на двигательной памяти. Ошибиться было нельзя, так как на песчаной пудре машину поймать и выров-

нять было просто невозможно, она становилась неуправляемой.

Корр.: Насколько мне известно, вас не устраивал свет фар...

— Да, это так. С фарами Porsche специалисты перед нашей гонкой поработали, их максимально развели, отрегулировали, но все равно по сравнению с той же Seat Leon Cupra, на которой я гонял в Барселоне в 2019 году, здесь было гораздо меньше света. Я не хочу жаловаться, это был мой первый опыт с Porsche, и мне удалось привыкнуть к недостаточному освещению. В будущем, я думаю, эту проблему решат. Зато ко всему остальному в машине

претензий нет никаких. На мой взгляд, в технологическом плане Porsche в мире нет равных. Особенно меня впечатлил двигатель автомобиля. Притом что 510 сил вроде не максимальный показатель и обороты 8500 по современным меркам тоже не наивысшие, но когда нажимаешь на педаль, не важно, на каких оборотах, машина из-под тебя стреляет. Нет никакой полки, вся мощь двигателя мгновенно вступает в дело. И это атмосферный четырехлитровый мотор! Он очень впечатляет! Это пушка! Не зря у него столько наград и поклонников. Сравнить, пожалуй, можно лишь с раллийной машиной на сильном антилаге, но и там нет такой отдачи мощности.

У машины специфичная развесовка. Мотор Porsche GT3 Cup расположен за задней осью, и передняя часть машины получается довольно легкой. Поэтому проявляется особенность торможения, когда нужно загружать переднюю ось. Необходимо было до апекса тянуть на тормозе и делить прижимную силу на торможение и поворот, иначе передняя ось приподнимется и машина потеряет управляемость. На скорости около 200 километров в час допускать этого нельзя.

Уже в первой сессии пробных заездов я сумел показать безошибочный проезд. По моей телеметрии мне сказали, что я как будто всю жизнь ездил на Porsche. База гоночная, она, в общем, одна, дело только в том, что некоторые машины прощают ошибки, а





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

другие – нет. Porsche требовал максимально точного управления. У машины отличные тормоза, прекрасное руление. Нужно только понимать и ощущать, как и что делать на скорости.

Корр.: Какую специальную подготовку проходит машина?

– Porsche 911 GT 3 Cup в версии кузова 992 имеет тот же двигатель, что и у гражданского автомобиля, но кузов чуть шире, у него спортивные тормоза, каркас безопасности... Это спортивная машина. И цена, как вы понимаете, тоже разная. Если гражданский вариант стоит около 170–180 тысяч евро, то гоночный – 265 тысяч.

Корр.: Команда, разумеется, боится гоночный автомобиль.

– Да, конечно. Без страховки я бы за руль такой машины не сел. Но даже при всем этом, если ты на ней попадаешь в стену, то платить приходится немалые деньги – около 10 тысяч евро.

Корр.: С партнерами по команде вы познакомились на гонке?

– Да, раньше мне с ними встречаться не доводилось. Но лично знать их мне было не обязательно, когда есть возможность познакомиться с их телеметрией. По ней понятно, с кем ты будешь иметь дело. Они с моими умениями тоже знакомились по результатам прошлых гонок. Я очень хотел ехать в одной команде с финским гонщиком. Мне это было важно. Так просматривалась перспектива хороших результатов. Эмиратовский гонщик в нашей команде на самом деле тоже был больше опытным европейским спортсменом, который гонял на Porsche. Все гонщики очень быстрые, благожелательные люди, готовые делиться знаниями. Особенно же авторитетным был инженер команды – пожилой, уже седой господин. Посмотрев мою телеметрию, он заметил: «Ты едешь, как Кристофер, а этот человек живет в Porsche».

Инженер увидел и то, что я торможу даже позже, чем финн или немец, при этом удерживая автомобиль в траектории. Перегрева шин и тормозов не допускал. Видел, как загораются тормозные колодки, когда пилоты чуть дольше, чем следует, держали ногу на педали. Диски при торможении сильно нагреваются и поджигают колодки. У меня был момент, когда я, сев в машину и доехав до точки торможения, ощутил, что замедления при нажатии педали нет. Это страшновато, когда знаешь, что впереди бетонная стена, а скорость около 260 километров в час. Момент был неприятным. Нужно было сдерживать себя, не испугаться, не поддаваться эмоциям, не запаниковать.

В гоночной машине тормозят резким, энергичным первым нажатием, а потом педаль только отпускают, чтобы не допустить перегрева. Как бы





ни оттормаживалась машина – педаль нужно отпускать. Если будешь давить на педаль, коэффициент трения станет только снижаться. Круга три я сдвигал точку торможения и остужал тормоз. Потом поехал в обычном режиме.

Необходимо отметить, что инженер в гонке был ключевой фигурой. Он отслеживал все параметры: количество топлива в машине, давление в шинах и прочее. По рации он корректировал действия пилотов. В длинных гонках очень важна командная работа. Нужен хороший инженер, толковые механики, подготовленная машина и быстрые пилоты.

Корр.: Как происходит настройка рабочего места? Ведь пилоты бывают разного роста...

– Отличный вопрос. Это действительно довольно важный момент. Конечно, рост у пилотов разный. И тут важно не только, как каждый из нас садился в машину, но и как покидал ее. По завершении своего этапа нужно обязательно ослабить ремни безопасности и отодвинуть сиденье назад, чтобы идущий на смену пилот мог свободно двинуть сиденье вперед по своему росту, подключить радио, поставить воду. Рулевую колонку я выставлял во время заправки машины. Алгоритм действий при посадке в автомобиль и выходе из него отработывался многократно. Время на замену пилота не вычитается из гонки, поэтому необходимо все делать точно, в одно движение. Пока пилот занимает свое

место, машину протирают – очищают фары, лобовое стекло от пыли и кусков резины, летящей от впереди идущих машин. Подстраивать контур под пилота в Porsche удобно.

Корр.: Участие в гонке подразумевало денежный взнос?

– Да, все члены команды внесли в бюджет определенную сумму. Другое дело, что у финского спортсмена, например, были спонсоры, у остальных – нет. Команда предоставляет автомобиль, сопутствующую инфраструктуру, технические средства. То предложение, которое мне сделали, подразумевало неполную сумму расходов, мне сделали скидку. Понятно, что для меня это была очень весомая сумма, а еще она приросла расходами на перелет, когда из-за попытки переворота в стране мне пришлось переплачивать за билеты, добираясь окольными путями. В результате я влез в долги, которые буду выплачивать после гонки. Обращение к спонсорам накануне гонки окончилось для меня ничем. К моему удивлению, нашлись даже те, кто поиздевался над моим желанием выступить. В общем, просто потерял время. Ну, в конце концов, больше всего гонка нужна была мне, я и обеспечил себе эту поездку. Я не жалею.

Корр.: Как, по вашим наблюдениям, чувствует себя автоспорт в мире?

– В целом, наверное, неплохо, так как большая часть машин класса GT на гонке была представлена новыми машинами. Porsche 992, например, в 2019 году только появился, а на гонке «Дубай 24 часа» было уже 19 таких машин.

Корр.: Готовясь к гонке, на симуляторе вы работали с той же моделью автомобиля?





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

– С симулятором вот такая история получилась. Модель Porsche 992 в версии для моего симулятора вышла. У меня, может быть, не настолько хороший руль, чтобы прочувствовать все нюансы, но теперь я понимаю, что в симуляторе все было в очень хорошем приближении к реальным параметрам автомобиля. Штука, однако, в том, что дубайской трассы в симуляторе не было. Были любительские варианты. А зазубривать что-то неверное, неточное, полагаться на случай не хотелось. Поэтому трассу я изучал в одном симуляторе, машину – в другом. Каждый день час-полтора я проводил за этими занятиями. Физическую форму поддерживал в тренажерном зале. В этот раз проблем с мышцами на гонке не было. Для тренировки выносливости надевал маску и бегал, так как в машине на гонке мало свежего воздуха, он поступает в салон разогретым, хотя в Porsche на конце прямых я ощущал прохладный воздух. Температура в машине была около 25 градусов. Выручала еще удобная подача в шлем воды: нажимаешь кнопку – вода во рту. Мне, как вы знаете, доверили финиш, самую жаркую часть гонки во всех смыслах. Но проблем с физическим состоянием у меня в этот раз не было. Два выезда было ночных и один, финишный, днем.

Один из пилотов команды посмотривал на меня настороженно. Чувствовалось, что он недоумевает, почему в чемпионский экипаж внедрили гонщика из Казахстана без опыта езды на Porsche. Он не говорил этого, но это чувствовалось. Интересно, что он сам ко мне подошел и сказал: «С твоей стороны нет ошибок. Ты прогрессируешь с каждым кругом». И именно он сообщил, что мне доверяют финишный участок. Это было очень круто! И особенно неожиданно было услышать это от него. По сути, лидер команды уступил мне свое право пересечь финишную черту. Вот так. Я думал, что человек ко мне очень хорошо относится, а он, видимо, просто все взвешивал и продумывал. Его решение для меня много значило, и я очень ему благодарен. Это признание от коллеги особенно весомо.

Корр.: Когда возникали аварии и вывешивался желтый флаг, это сильно осложняло гонку?

– Нет, мне так не показалось. В Porsche ты нажимаешь кнопку, и машина больше 60 км/ч не разгоняется. Не важно, какая передача, не имеет значения, как ты жмешь на педали. Но при этом важно удерживать траекторию движения, так как это фиксируется датчиками и средняя скорость затем сопоставляется с траекторией трассы.

В один из таких моментов нам дали насладиться шикарным приветственным салютом в честь гонок. Было красиво.





А еще перед началом соревнований нас порадовали демонстрацией шоу дронов. Вообще, нужно заметить, что организационная часть и техническое сопровождение гонок были на высоте. Все продумали, сделали все возможное для удобства.

Корр.: А кто же все-таки отличился ошибкой с включением не той передачи?

— Это был первый пилот, Филипп. Опытный и быстрый гонщик. На Porsche гоняет много лет. Когда из-за небольшой ошибки машину развернуло, она вылетела с трассы и заглохла. Он запустил двигатель и попытался тронуться, не переключившись с третьей передачи, на которой ехал. Секвентальная коробка ему этого не простила. А дело было секундное — сделать два движения пальцами на подрулевых лепестках. Расстроился, поспешил.

Захватили эмоции. Понимаете, слики были горячие, двигатель выдал 510 сил. Что-то должно было сломаться, когда он запустил всю мощь на старте с третьей передачи. Не выдержала коробка. Пока заменили ее, прошло больше часа.

Корр.: На каком этапе гонки произошло это неприятное событие?

— По прошествии часа после старта.

Корр.: И далее вы стремились сократить отставание?

— Да. И нагнали мы хорошо. Отыграли примерно 30 минут. Работа была проделана колоссальная. Мы финишировали без единой царапины. То есть никто из пилотов излишне не рисковал, но при этом мы были быстры. Я убежден, что мы могли бы быть первыми в этой сложной гонке. Но оказалась пятыми.

Корр.: В связи с этой ошибкой, связанной с эмоциями, хотелось бы узнать,

как гонщик готовится к соревнованиям психологически.

— Расскажу о своей подготовке. Я на листе бумаги расписал все свои действия: как я сажусь в машину, что включаю, что куда устанавливаю. Все действия я заучивал и представлял, чтобы добиться автоматизма и лишиться себя эмоций на гонке. Там должна быть только собранность. В ходе гонки нужно нажимать или удерживать множество кнопок и жать на педали. Скорость тоже необходимо четко контролировать по регламенту: на заправку нужно ехать 20 км/ч, на питлейне 40 км/ч, на трассе по желтому флагу — 60 километров в час.

Я сидел в тишине, представлял все свои действия на гонке. Еще я смотрел фотографии и видео с гонок. Для того чтобы лишний адреналин не захлестнул меня на трассе. Там необходимо быть быстрым и решительным, но не агрессивным. Ехать на избыточном адреналине — это почти наверняка значит списать машину. Поэтому приходится воспитывать в себе хладнокровие. Лучший рецепт, конечно, чаще участвовать в гонках, тогда они становятся не то чтобы обыденностью, но нормальным состоянием. Возможно, с таким сдержанным подходом гонщик лишает себя наслаждения эмоциями, но другого выхода нет. Машины готовят к таким гонкам месяцами, и допускать ошибки, которые приведут к крушению, очень не хотелось. Я думал, что эмоции хлынут потоком уже после гонки, но нет, этого не случилось.

Корр.: Как вы проводили время, когда не были за рулем?

— В гонке, в отслеживании результатов круга. Спать вроде не хотелось, хотя в один из моментов я все-таки выключился, уснул, сидя на стуле.

Корр.: Присутствовали ли на гонке представители Porsche?

— Да, конечно. Это были технологичные гонки, для Porsche — их мир и мощный канал коммуникаций. Были в Дубае и технические специалисты бренда, и представители маркетинга. Технари Porsche сразу появились в боксе после заезда нашей машины по причине поломки. Они очень внимательно относятся к технике, вникают во все нюансы, разбираются, как действовал пилот, как реагировал на это автомобиль.

Завершая повествование об этой непростой гонке, хочется заметить: ученые констатируют, что если увеличить необходимость принятия решений в пять раз в некий данный отрезок времени, то количество человеческих ошибок возрастет в пятнадцать. Тем удивительнее пример Александра Артемьева, показавшего нам, что при чрезвычайном усложнении ситуации возможно действовать безупречно. И это победа.



	Х	Е	Р	С	О	Н	Е	С
	О		Ё		К			А
О	Д	У	В	А	Н	Ч	И	К
		Н		Б	О	К		С
Б	И	Т	Л	З		А		О
О		Е		А		Л	Ё	Н
Г	О	Р	А	Ц	И	О		И
А			Л		С	В	А	Я
Т		В	И	С	Т		Р	
С		И		Д	Р	О	Ф	А
Т	Е	С	Л	О		Д	А	Н
В		К		Б	А	Р		Р
О	Л	И	Ф	А		И	Л	И

↙	Ржавчи-на по сути	↙	Одна из девяти муз	↙	Благо	Лицо (устар.)	Летучая мышь	↘
↘							Разряд, качество	
	"Алиса в стране чудес", автор		Злоупотребление		Иисус в Коране			
↘								
	Театр Райкина	↗				Мимолётная связь		Земельная мера
Другое имя Диониса	↘	"Грозовой" газ		Греческая буква				
						Один из символов Киева	Проезд через дом	
↗	Характеристика ружья	Антипод ПВО		Сын Дедала				
↗				Департамент во Франции				... Хачатурян
Имя Бога у иудеев	↗	Обработка почвы						
↘					И Карден, и Ришар			
↘	Выше капитана	Угловое восхваление	Столица Австрии				Армянская лютия	
↙					Округ в Греции			

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

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

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

WWW.A-MASTER.KZ



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

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



PRESSA.RU

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



MAGZTER

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



ISSUU

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



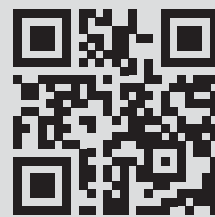
КОНКУРС ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА



ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!

Цель конкурса – поддержка СТО, автомоек, компаний и различного автобизнеса, практикующего и внедряющего в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, новейшие инструменты, эффективные методики маркетинга.

регистрайся на www.best.com.kz



Регистрация и прием заявок от участников и экспертов открыты на сайте конкурса до 1 августа 2022 года. Участие в конкурсе бесплатно!

КАТЕГОРИЯ «АВТОКОМПОНЕНТЫ»

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

В эту категорию вошли 12 номинаций:

Компоненты привода навесного оборудования • Резинометаллические компоненты подвески • Амортизаторы, пружины и демпферы • Масла, автохимия и спецжидкости • Электрокомпоненты, аккумуляторы • Свечи зажигания/накаливания • Компоненты тормозной системы • Компоненты трансмиссии • Специальный инструмент • Компоненты двигателя • Шины и диски • Фильтры.

Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают представители автосервиса Казахстана – лучшие из лучших мастеров, с опытом работы в профессии не менее трех лет. Посредством специальных анкет профессионалы оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Совокупность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Автокомпоненты».

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

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

В эту категорию вошли 7 номинаций:

СТО • Пункт замены масла • Шинный сервис • Сервис автодилера • Автомойка • Автотюнинг • Автомагазин (включая интернет-площадки).

Тройка лидеров в категории «Лучший автосервис» определится народным голосованием на сайте www.best.com.kz. Голосование стартует 20 августа 2022 года и продлится один месяц. Далее жюри конкурса, в которое входят представители популярных брендов автозапчастей, инструментов и расходных материалов, определит победителя в каждой номинации.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup[®]



НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS



KYB
Our Precision, Your Advantage



Организационный комитет конкурса: ТОО «Нувэль Казахстан». Тел.: +7 (727) 296 98 09
e-mail: info@best.com.kz www.best.com.kz