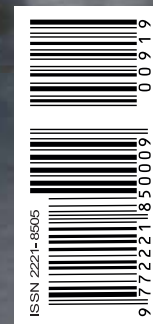


11
лет

pitstop
www.pitstop.kz



MERCEDES VISION EQS
AUDI Ai:TRAIL QUATTRO
КОНЦЕПТ

PONDEROSA CHEVI CREW CAB 4X4
BRABUS A365 E
ТЮНИНГ

HYUNDAI i10
МИНИАТЮРА



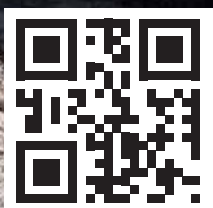
NISSAN JUKE



**HIMALAYA
DEFENDER**



HARLEY-DAVIDSON CVO TRI GLIDE





КОНКУРС

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА

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

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»:

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

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ ПОСТАВЩИК»:

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



Победители категории «Лучший автосервис» определяются народным голосованием на сайте www.best.com.kz

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

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



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

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

ADVERTISING & BRANDING
PUBLISHING PROMOTION
nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

11 лет **pitstop**
WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА
ABT
МАСТЕР
www.a-master.kz

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG®



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



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

Журнал Pitstop № 9 (144) 2019

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

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

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008

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

Рекламный отдел:

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

Отдел распространения:

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

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

Отпечатано: Print House Gerona.

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

Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2019



БЕЛЫЙ АД – ПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ И ПОЛЕЗНЫЕ ЗНАНИЯ
В последние дни зимы нашему корреспонденту довелось побывать в Ивало (Финляндия) на самом большом зимнем шинном полигоне мира, принадлежащем концерну Nokian Tyres. Он называется White Hell, то есть «Белый ад».



ЭЛЕКТРОВНЕДОРОЖНИК С КОМПАЬНОМ И СЛЕДОПЫТАМИ
В Audi в очередной раз решили продемонстрировать миру свою дальновидность и представили электрический внедорожник будущего Ai:Trail quattro. Этот четырехместный автомобиль сочетает внедорожные возможности с функционалом автономного вождения.



ЗВЕЗДНЫЕ ПЛЕЯДЫ, СВЕТОВОЙ ЭКВАТОР И ЯХТЕННЫЙ КОКПИТ
Концепт-кар Mercedes-Benz Vision EQS, по мнению его разработчиков, прокладывает путь в будущее для всего семейства EQ, создавая связь между рациональным и эмоциональным. Его дугобразный силуэт и плавные линии кузова, просторный салон и новая концепция управления станут образчиком нового поколения.



ОБНОВЛЕННЫЙ JUKE СТАЛ БОЛЬШЕ
В Европе в начале сентября состоялся премьерный показ обновленной версии Nissan Juke – автомобиля, дизайн которого мало кого оставляет равнодушным. Этот компактный кроссовер или любят, или называют уродцем, но не заметить его мало кому удастся.



PONDEROSA – ЗНАЧИТ «ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ»
Компания Rtech Fabrications специализирующаяся в восстановлении заводских образов автомобилей Chevy/GMC 1967–1972 годов выпуска, получила награду на ежегодной выставке Truck Show в 2019 году за свой новый проект – Ponderosa 1966 Chevy Crew Cab 4x4.



ПРИЗРАК ПО НЕ ПРИЗРАЧНОЙ ЦЕНЕ
Американская тюнинговая компания Himalaya ограниченной серией выпустила пикап Spectre («Призрак»), произведенный на базе Land Rover Defender. Проект, рассчитанный в основном на коллекционеров, был навеян фильмом о захватывающих приключениях британского секретного агента.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ PITSTOP НА САЙТЕ!

КАЗАХСТАНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВОСТИ

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

НОВОСТИ И АКЦИИ ОТ АВТОДИЛЕРОВ

Информация о новинках в автосалонах, об акциях дилеров.

СВЕЖИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

АРХИВЫ ЖУРНАЛА

Ищете прошлые номера? Они здесь...

ФОТОАРХИВ И ВИДЕОАРХИВЫ

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

АВТОКАТАЛОГ

Информация о компаниях Казахстана и об официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ



НОВЫЙ ЦЕНТР ПРЕДСТАВИЛ НОВИНКУ

В первой декаде сентября компания Aster Auto открыла в Алматы новый дилерский центр Renault. В день торжественного открытия центра собравшимся был представлен и купе-кроссовер Renault Arkana, продажи которого стартовали в стране с начала сентября.



Открывшийся в сентябре центр – второй по счету в южной столице и наиболее крупный в Казахстане. Помимо просторного шоурума здесь предусмотрены интерактивные зоны, помогающие потенциальным покупателям лучше ознакомиться с продукцией, выпускаемой под брендом Renault, имеется также сервисная база с современным оборудованием для регламентного обслуживания автомобилей.

Присутствовавший на торжественной церемонии открытия центра генеральный директор Aster Auto Илья Буланов в своем приветственном слове отметил, что приоритет компании остается неизменным, это ориентация на клиента, на его потребности и желания.

Знакомя собравшихся с купе-кроссовером Arkana, сотрудники центра еще раз подчеркнули привлекательный симбиоз двух классов в одном автомобиле. Они напомнили также о дорожном просвете в 208 сантиметров, о коротких свесах автомобиля и широких колесных арках, вмещающих 17-дюймовые колеса. В базовую комплектацию модели входят светодиодное освещение H-life, полный электропакет, бортовой компьютер, кондиционер, аудиосистема и подушки безопасности. Стартовая цена на автомобиль – 6 500 000 тенге.

Всех, кто заинтересован в подробном знакомстве с широким модельным рядом Renault, сотрудники нового центра приглашают в с. Бесагаш, на ул. Райымбека, 165/1. Здесь ежедневно с 9 до 20 часов без перерыва на обед и без выходных можно пройти бесплатный тест-драйв и оценить понравившийся автомобиль в деле.

РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

+7 727/290-84-53, 346-82-53, +7 707/225-39-33, +7 707/225-39-99 | e-mail: info@avtomalyar.kz

CONTIFLEXSTUD СОХРАНЯЕТ ШИНУ И ДОРОГУ

В августе в Алматы была представлена зимняя шина Continental Ice Contact 3, оснащенная шипами, тело которых изготавливается из резины. Технология ContiFlexStud, которую в концерне называют революционной, по отзывам разработчиков, позволяет шине быть гораздо менее шумной и более долговечной, чем предшествующие версии.



Но эти достоинства не ограничиваются. Металлическая сердцевина шипа, имеющая сложную асимметричную форму, ориентирована в шине таким образом, что работает определенными частями поверхности на торможение или ускорение, а также на повороты вправо и влево.

За счет применения специальной резиновой смеси и рисунка протектора Nordic разработчикам новой модели шины удалось значительно улучшить управляемость на снегу и в условиях slickти.

Благодаря тому, что резиновое тело позволяет хорошо адаптироваться к поверхности дороги, на льду сцепление улучшено по сравнению с шиной Continental Ice Contact 2 на 10%. Почти так же улучшилась управляемость на сухом покрытии (+9%). Новая шина удачнее справляется с аквапланированием (+7%), чуть лучше тормозит на сухом и мокром покрытиях (+1%).

Наиболее же впечатляющего результата проектировщикам удалось добиться в сокращении износа как дорожного полотна (+20%), так и самой шины, которая, по заверению производителей, сохраняет рабочие характеристики на протяжении всего срока службы, что позволило Continental расширить гарантийные обязательства по Ice Contact 3 до двух лет, правда, лишь при соблюдении надлежащих условий сезонного хранения. Шины с новой технологией ContiFlexStud производятся концерном от размерности, равной 17 дюймам и выше. ■



РЕКЛАМА



ФОТО: КЕЛЕСОВ ЧИНГИЗ



ДМИТРИЙ ДОРОНИН

МУЛЬТИФОРМАТНЫЙ ВЕДУЩИЙ, ИЗВЕСТНЫЙ ШОУМЕН
С НОВЕЙШЕЙ ПРОГРАММОЙ ДЛЯ ИДЕАЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ!

«УМЕЮ СОЗДАВАТЬ ДУШЕВНУЮ И ТЕПЛУЮ АТМОСФЕРУ
НА ПРАЗДНИКЕ, ИЗБЕГАЯ ИЗЛИШНЕГО ПАФОСА
И НАИГРАННОСТИ. ЭТО ОЩУТИЛИ ТЫСЯЧИ ДОВОЛЬНЫХ
ЗАКАЗЧИКОВ И ИХ ГОСТЕЙ,
КОТОРЫЕ УЖЕ ВИДЕЛИ МЕНЯ НА СЦЕНЕ».



+7 701 22 44 44 8
www.doronin.show

БЕЛЫЙ АД – ПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ И ПОЛЕЗНЫЕ ЗНАНИЯ

В последние дни зимы нашему корреспонденту довелось побывать в Ивало (Финляндия) на самом большом зимнем шинном полигоне мира, принадлежащем концерну Nokian Tyres. Он называется White Hell, то есть «Белый ад». Место очень живописное и скорее похожее на место отдыха весьма состоятельных граждан. Но для автомобилей, и особенно для шин, здесь точно не курорт.

То, что с ними происходит в этом «аду», невозможно описать в рамках одной статьи, но можно выразить одним емким словом — «Испытания».

В 1934 году в компании Nokian Tyres изобрели первую в мире зимнюю шину. Вслед за этим событием, значимым для всей автомобильной промышленности, компания стала, как никакая другая, развивать данное направление и, безусловно, добилась в производстве зимних шин выдающихся достижений. И во многом это объясняется наличием тестового полигона White Hell, раскинувшегося на площади 700 гектаров. Nokian обосновался в этих краях в



конце 1980-х годов. Здесь зафиксировано более двухсот морозных дней в году, то есть дней, когда температура не поднимается выше нуля. В состав полигона входят три озера, лед которых активно используется в шинных тестах. Подсчитано, что за год автомобили на полигоне в Ивало проезжают около 40 тыс. километров! Все эти факторы позволяют Nokian Tyres произвести такое количество испытаний своих шин, какое физически не может позволить себе ни один другой производитель. Причем тесты проводятся во всех видах зимних условий: в слякоти, на снегу, на льду, в помещении и на открытом воздухе. Поэтому в компании уверенно заявляют о том, что продукты Nokian Tyres протестированы наилучшим образом.

ПЕЧАТЛЕНИЯ НАНИИ



Неподалеку от этого полигона есть испытательные площадки и других шинных брендов, а некоторые производители шин арендуют White Hell у Nokian Tyres на время тестов. Однако именно Nokian Tyres является «законодателем мод» в области тестирования зимних шин. Здесь, например, первыми обратили внимание на такой значимый аспект, как скольжение автомобиля по слякоти. Понятно, что впоследствии многие методы и приемы, в которые компания инвестирует огромные средства, становятся достоянием всей шинной отрасли.

В отделе исследований и разработки новых продуктов Nokian Tyres работает более ста специалистов. Начинается все с подбора материалов, затем продумывается конструкция шины и рисунок протектора. После того как пробные экземпляры шин удачно проходят многочисленные испытания, в дело вступает команда технологов, адаптирующая опытные образцы





к серийному производству. Численно самое большое подразделение, около двух третей отдела, — команда испытателей. Она снова подключается к процессу уже на той стадии, когда предсерийные образцы должны подтвердить заданные параметры на трек.

На проверку шины тратится свыше 50% бюджета, выделенного для разработки новой модели, ведь помимо непосредственно испытаний больших затрат требует содержание полигона, на котором работает собственная заправочная станция, имеются жилые и технические помещения, гаражи, огромный ледовый ангар, спецтехника, измерительные и контрольные комплексы, другие важные объекты инфраструктуры.

Кроме общих полевых испытаний, шины проходят проверку и на соответствие требованиям различных региональных рынков. Тесты осуществляются не только на полигонах, но и в лабораториях, на стендах с многочисленными приборами.

Если говорить о тестовых мощностях всего концерна в целом, то Nokian Tyres сейчас обладает двумя основными крупными полигонами — в Ивало и в Нокии, где проводятся смешанные тесты — зимних и летних шин. Помимо

этого компания инвестировала средства в строительство нового центра технологий и тестового полигона в Испании. Там будут не только трассы для испытания шин, но и лаборатории. Еще на территории этого «теплого» полигона будут небольшие плантации для выращивания некоего растения, из сока которого биохимики Nokian Tyres планируют получить альтернативу тем веществам, которые сейчас добавляются в резиновые смеси. Центр технологий и полигон в Испании планируется открыть в 2020 году.

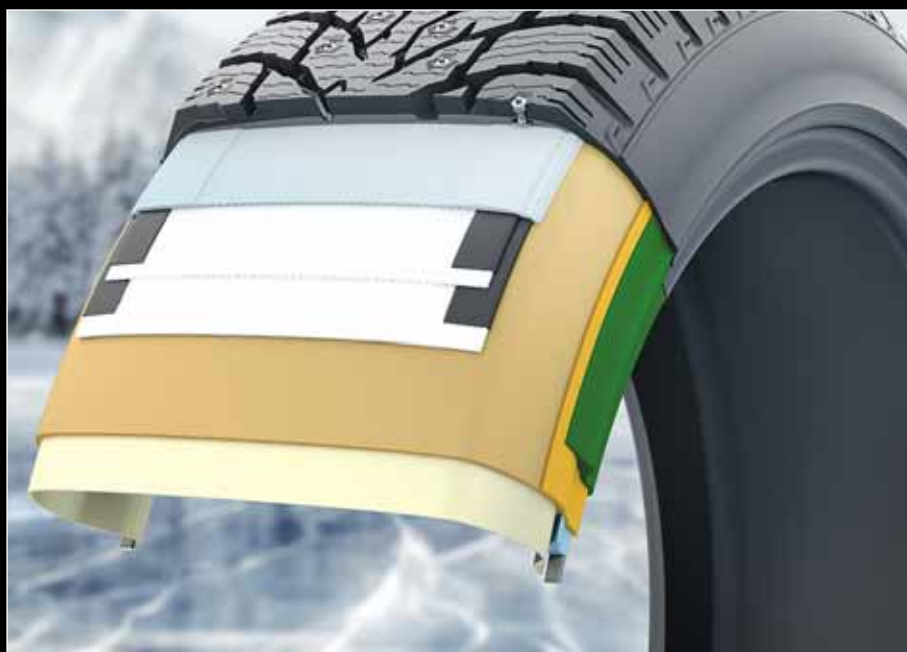
В ходе краткой пресс-конференции, предварявшей заезды на полигоне, организаторы тестов в Ивало признались журналистам, что часто слышат вопрос о разнице в функционале зимних шипованных шин и зимних нешипованных (фрикционных) шин, о различиях между фрикционными шинами для Скандинавских стран и такими же для стран южных. Поэтому для заездов по одной из ледовых трасс White Hell журналистам подготовили три одинаковых автомобиля, «обутых» в разную резину, так называемую всепогодную и зимнюю — фрикционную Nokian Hakkapeliitta R3 и шипованную Nokian Hakkapeliitta 9.

Петля змейкой, разгоняясь и тормозя, мы получали очень разные ощущения в зависимости от того, какая резина была на колесах. Было совершенно очевидно, что разгоняться, двигаться и тормозить проще всего на шипованных шинах Nokian Hakkapeliitta 9, даже на участках с припорошенным снегом гладким льдом. На снегу и посеченном льду неплохо проявила себя Nokian Hakkapeliitta R3. Всепогодная шина тоже справлялась с поставленными задачами, но с ней и от водителя требовалось гораздо больше сноровки, опыта, хладнокровия и собранности.

Помимо выполнения этих учебных упражнений, журналисты, сменяя друг друга за рулем, участвовали в вождении внедорожников Volkswagen Amarok и Ford Raptor по территории полигона и за его пределами; в вождении Audi RS4 и RS5 по льду; в конвой-тестах на разных поверхностях по дорогам общего пользования.

Но какими бы увлекательными ни были заезды по льду и снегу, главным поводом для поездки в





Шип новой конструкции



Шип старой конструкции

Ивало была презентация новой шины. Поэтому внимание новинке сезона — зимней премиальной шине Nokian Hakkapeliitta LT3 — журналисты уделили особое. Предназначена она для тяжелых полноприводных внедорожников, пикапов и легких грузовиков.

Как известно, зимой сложнее всего останавливать автомобиль и надежно контролировать его при перестроении и в поворотах. Водители грузового транспорта к этим задачам могут также присовокупить сохранение тяги на подъемах. Вот именно во всех этих ответственных эпизодах, по заверению производителя, Hakkapeliitta LT3 отлично справляется с задачей, проявляя свои лучшие качества на снежной целине. Причем не пасует шина и тогда, когда автомобиль буксирует прицеп.

Инженерами Nokian Tyres была разработана невиданная доселе концепция ошиповки Arctic stud, в реализации которой участвует шип новой формы из нержавеющей стали. Он устойчив к коррозии и повреждениям от химреагентов и соли, используемых в обработке дороги зимой. Важна и эстетика — выглядит шина без ржавых разводов значительно лучше.

Шип, названный специалистами из-за особенностей его конструкции якорным, снизу оснащен фланцем, внутри которого находится особо прочный элемент, похожий формой на звезду. Еще одна особенность новинки в том, что шип стал на 2 миллиметра длиннее, теперь его размер равен 12,7 миллиметра.

Резина протектора Arctic Grip характеризуется высокой устойчивостью к износу, проколам и порезам, инженеры также заверяют, что шина будет содействовать оптимальному расходу горючего. Боковины шины от повреждений защищает специальная технология Nokian — Aramid Sidewalls, это усиление резиновой смеси прочным арамидным волокном.

Эффективно избавляться от слякоти и снега шине помогает «агрессивный» рисунок ее протектора. В то же время такой дизайн содействует надежной устойчивости и острой управляемости автомобиля, а оригинальная конструкция ламелей призвана обеспечить необходимые характеристики сцепления и тяги, особенно на поворотах.

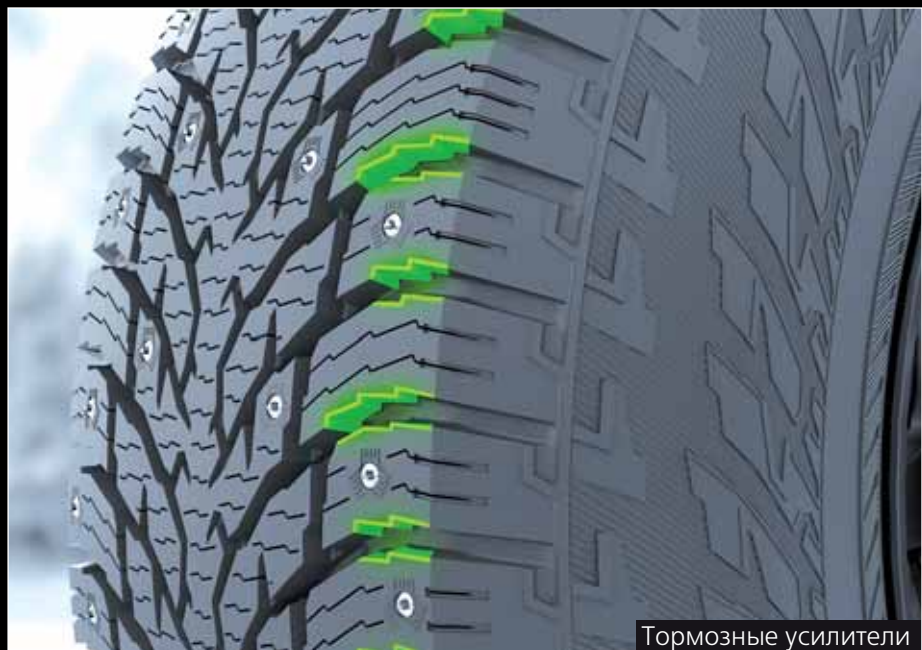
По краю шашек протектора проходят активаторы ламелей, усиливающие их действие. Благодаря активаторам более широкая ламель открывает узкую, и сцепление шины с дорогой значительно возрастает. В процессе торможения в шине срабатывают тормозные усилители, находящиеся в задней части шашек протектора. Их зубчатый рисунок улучшает сцепление, особенно на снегу.

Очень важно знать, что на протекторе Nokian Hakkapeliitta LT3 присутствует индикатор износа (WSI). Пока глубина канавки составляет не менее 4 миллиметров, «снежинка» остается видна, но если она исчезает, автовладельцу следует незамедлительно менять старые зимние шины на новые. В так называемой информационной зоне шины Nokian Hakkapeliitta LT3 можно оставлять памятки, например, о правильном давлении или о дате установки шин. В отдельной секции можно указать и моменты затяжки болтов на колесных дисках.

Шины Nokian Hakkapeliitta LT3 выпускаются с разной глубиной рисунка протектора в зависимости от индекса нагрузки шины – 13,5 и 14,5 мм. Типоразмеры новой шины представлены в 16 моделях – от 16 до 20 дюймов с индексом скорости Q (160 км/ч). Новинка станет доступна для потребителей с осени 2019 года. В качестве основных рынков для поставок Nokian Hakkapeliitta LT3 рассматриваются страны Северной и Центральной Европы, Северной Америки и Россия.

Кроме знакомства с новинкой, журналисты смогли подробно изучить шину Nokian Hakkapeliitta 9 SUV – первую серийную шину, которая производится с использованием двух видов шипов. Технология эта давно и прочно закрепилась в автоспорте, но там шины выпускаются крайне малыми сериями – можно сказать, штучно. Поэтому серийное производство Nokian, безусловно, заслуживает внимания – и ввиду того, что специалисты разработали машины для ошиповки, и потому, что в конечном итоге в продажу поступил массовый продукт, «заряженный» передовыми технологиями.

При ее проектировании закладывались совершенно конкретные цели, а именно: обеспечение



Тормозные усилители



Шина Nokian Hakkapeliitta 9 SUV



надежного сцепления с обледеневшей дорогой и заснеженными участками вместе с прочностью конструкции, так как данный продукт предназначен для эксплуатации именно в сложных условиях зимы. Чтобы сделать срок службы этой специальной серийной шины как можно более продолжительным, разработчики из Nokian Tyres впервые в мире снабдили свое изделие шипами из нержавеющей стали, придав рисунку протектора увеличенную глубину.

За два дня пребывания на полигоне White Hell международная команда журналистов из России, Беларуси и Казахстана успела познакомиться не только с шинами и условиями их проверки. Мы увидели северное сияние и оленей, которые бежали впереди нашего пикапа, никак не желая уступать дорогу. А еще прокатились по тундре на снегоходах, попарились в финской сауне и еще раз убедились, что куда бы ни закинула судьба — везде найдешь людей, близких по стилю жизни. Вот, например, пожаловались российские коллеги, что очень уж неохотно автолюбители расстаются летом с зимней резиной, продолжая ездить на ней по горячему асфальту, так оказалось, что этот порок присущ не только российским водителям.

— Возможно, вас это удивит, но в Финляндии тоже так делают, — улыбаясь заметил один из представителей концерна Nokian Tyres. — И это, конечно, неправильно, так как зимняя шина летом не обеспечивает должного сцепления с дорогой, что особенно опасно на мокром покрытии. Да и изнашивается зимняя шина, используемая летом, значительно быстрее.

Поразило многих из журналистов то, как смело и стремительно финны носятся по зимним дорогам, даже когда асфальт не виден из-за стелющейся поземки или вовсе скрыт снегом.

Возможно, и у нас в пору метелей и снегопадов было гораздо меньше сходов с трассы, если бы автомобилисты могли себе позволить действительно качественные и современные шины, в которых передовые технологии надежно стоят на защите безаварийного вождения. ■

Качество моторных масел febi соответствует самым высоким требованиям



febi – известный в международном масштабе бренд, являющийся символом качества, надежности, скорости поставок и справедливого ценообразования. Под девизом «Solutions Made in Germany.™» febi уже покорил весь мир современным оборудованием и широким спектром обрабатывающих технологий. Поэтому партнеры по всему миру доверяют бренду febi.

Масла и экология

Человечество все больше беспокоит чистота окружающей среды. Это сказалось на появлении жестких требований к допустимым нормам выбросов вредных веществ. Чтобы соответствовать этим нормам, многие автопроизводители стали усовершенствовать конструкцию двигателя и внедрять технологии по управлению выбросами, применяя непосредственный впрыск топлива, каталитические нейтрализаторы, сажевые фильтры (DPF) и многое другое. Естественно, эти новшества повлекли за собой и появление новых требований к поставщикам моторного масла. Основные из них – это совместимость с системами очистки отработанных газов (ОГ) и снижение расхода топлива.

В последнее время и успехи разработчиков масел в решении экологических задач становятся все ощутимее. В частности, достигнуто снижение токсичности отработанных газов. Это огромная победа для экологии всего мира.

Как же моторное масло влияет на состав ОГ?

Частицы моторного масла попадают в камеру сгорания через зазор между поршнем и цилиндром и через систему вентиляции картерных газов. Некоторые компоненты, отвечающие за основные характеристики моторного масла, могут оказывать негативное влияние на концентрацию вредных веществ в ОГ и работу системы очистки. К этим компонентам можно отнести кальций, магний, молибден, серу, цинк и фосфор. Поэтому основная экологическая задача производителя моторных масел состоит в том, чтобы снизить содержание этих компонентов, улучшая при этом эксплуатационные характеристики масла. Сейчас на рынке появилось новое поколение моторных масел с пониженным содержанием серы, золы и фосфора. Такие масла называют SAPS (Sulphated Ash – сульфатная зольность, Phosphorus – фосфор и Sulphur – сера). В описании моторного масла указан класс масла по классификации ACEA

(Европейская ассоциация автомобилестроительных компаний). Согласно этой классификации все масла, рекомендованные к использованию в двигателях с каталитическими нейтрализаторами и сажевыми фильтрами, относятся к категории С (С1, С2, С3, С4). Применение подобных масел позволяет увеличить срок службы систем очистки и нейтрализации ОГ, это особенно важно в силу того, что каталитические нейтрализаторы содержат дорогие металлы (платину, родий, палладий) и стоят недешево.

Другой аспект снижения расхода топлива и, как следствие, снижения вредных выбросов заключается в уменьшении трения в движущихся деталях двигателя. Это осуществляется за счет применения различных модификаторов трения и использования маловязких масел.

С полным ассортиментом моторных масел и технических жидкостей febi вы можете по ссылке: www.febi.com, а также в онлайн-каталоге www.partsfinder.bilsteingroup.com



Загрузить актуальный каталог моторных масел и жидкостей febi можно сосканировав QR-код

Прямая ссылка на скачивание каталога: www.a-master.kz/documents/febi.pdf



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

ЭЛЕКТРОВНЕДОРОЖНИК С КОМПАНЬОНОМ

В Audi в очередной раз решили продемонстрировать миру свою дальновидность и представили электрический внедорожник будущего Ai:Trail quattro. Этот четырехместный автомобиль сочетает внедорожные возможности с функционалом автономного вождения.

Форма и «вертолетное» остекление новинки обеспечивают экипажу отличную круговую обзорность. На борту нет больших экранов для просмотра сериалов или участия в видеоконференциях, ведь это машина для исследователей, которым важно видеть то, что происходит вокруг. Авторы проекта называют представленный кузов базовым, по-видимому, предполагая возможность его смены в зависимости от целей эксплуатации машины. Внутри может разместиться экипаж из четырех человек.

Длина электромобиля составляет 4,15 м, ширина – 2,15 м, высота – 1,67 метра. Внедорожные возможности машины поддерживаются 22-дюймовыми колесами, клиренс автомобиля с ними составляет 34 сантиметра. Столь высокая посадка позволяет вездеходу уверенно преодолевать полуметровый брод и двигаться по каменистой местности.

Важной технической задачей для разработчиков было создание легкого, но в то же время жесткого монолитного кузова без навесных блоков двигателя или батарей. Поэтому



ОМ И СЛЕДОПЫТАМИ

корпус изготовили из стальных, алюминиевых и углеродных деталей. Электропривод с четырьмя двигателями расположен по осям машины, батарея находится под полом. Вес снаряженного кузова получился достаточно легким – 1750 килограммов, несмотря на емкий аккумулятор.

Форма кузова следует за функцией: боковые выступы в салоне предусмотрены именно там, где в них больше всего нуждаются – вокруг плеч и локтей. Возможность низко опустить стекла позволяет хорошо рассмотреть дорогу даже между колесами. Крыша автомобиля тоже открывает простор для взгляда в небо. Конструкторы отказались от колесных арок, поэтому работа подвески также всегда на виду, колеса прикрыты лишь горизонтальными крыльями.

Широко распахивающаяся задняя дверь облегчает доступ к большим багажным отделениям, где предусмотрены специальные ремни для крепления багажа. В заднем бампере имеется отсек для хранения грязных или мокрых предметов – походных ботинок, снаряжения или одежды. Убирающиеся боковые подножки помогают в загрузке багажника на крыше.

Audi AI:Trail имеет систему автономного пилотирования четвертого уровня, то есть он может передвигаться самостоятельно в зонах с соответствующей инфраструктурой. Поэтому внутри можно заметить лишь несколько видимых элементов управления: рулевое колесо, педали, несколько клавиш и смартфон. Два удобных на вид передних сиденья оснащены четырехточечными ремнями безопасности. Задние сиденья-гамаки, выполненные из ткани на трубчатой раме, позволяют пассажирам устраиваться так, как им удобно, причем не только в автомобиле, но и за его пределами, благодаря тому что эти сиденья можно извлечь и использовать в качестве уличных стульев.

Между сиденьями и под ветровым стеклом организованы места хранения. Багаж может быть загружен в салон через складывающееся вверх ветровое стекло.

В оформлении интерьера дизайнеры использовали материалы вторичной переработки шерсти и кожи. Грубые зернистые поверхности призваны подчеркнуть функциональность машины, но при этом они демонстрируют еще и отличные акустические и климатические свойства.

Интересно отметить, что технические характеристики Audi AI:Trail заметно отличаются от параметров обычных автомобилей. Главным образом это связано с тем, что разработчики не преследовали таких целей, как быстрое ускорение с места или высокая крейсерская скорость на автобанах. В этом электромобиле было важнее обеспечить длительное движение в зонах без инфраструктуры зарядки. Результат таков: машина с литийионной батареей может преодолеть от 400 до 500 километров. В условиях сильно пересеченной местности, бездорожья дистанция может сократиться до 250 километров.

Для наилучшего сохранения ресурса батареи разработчики решили ограничить максимальную скорость движения на отметке 130 км/ч. За наиболее эффективным расходом энергии на борту следит электроника.

Каждый из четырех моторов движет одно колесо напрямую. Максимальная мощность системы составляет



320 киловатт, а максимальный крутящий момент – 1000 ньютон-метров. Благодаря индивидуально движущимся колесам автомобиль обходится без дифференциалов и блокировок. Электроника координирует устойчивость и тягу машины. Если можно уменьшить потребление энергии, она снижает подачу крутящего момента на колесо. Однако в ситуациях, когда полезно проскальзывание, например на затяжных подъемах со слабым сцеплением с поверхностью дороги, система разрешает это автоматически.

Массивные поперечные тяги и стойки подвески MacPherson с винтовыми пружинами и адаптивными амортизаторами обеспечивают автомобилю прочность и надежную, безопасную устойчивость в движении. Способствует этому и специальная конструкция шин с треугольными ребрами

жесткости на боковинах. Помимо улучшенных возможностей для бездорожья это обеспечивает пассажирам высокий уровень комфорта. Оптические датчики и электронный контроль устойчивости (ESC) работают вместе, чтобы точно определять состояние дорожного покрытия и соответственно регулировать давление воздуха в шинах, снижая его на песке и вновь поднимая на асфальте.

Наиболее впечатляюще дизайнеры и инженеры решили в этом автомобиле вопрос освещения и удаленной визуальной разведки. Вместо обычных фар они применили автономные источники света, расположив их под передними стойками. Эти светодиодные фонари могут светить как наружу, так и внутрь. Аналогичным образом работает задний фонарь, который может использоваться для освещения багажного отделения или в качестве внешнего освещения.

Вместо переключения с ближнего на дальний свет в новинке предлагается использовать 5 треугольных беспилотников со встроенными матричными светодиодными элементами. Они могут приземляться на крышу и пристыковываться к элементам индуктивной зарядки. Это легкие «следопыты» Audi, которые генерируют подъемную силу без лопастей. Благодаря облегченной конструкции они могут лететь впереди Ai:Trail, потребляя при этом сравнительно мало энергии, освещая путь и полностью заменяя фары. При необходимости камеры «следопытов» генерируют видеоизображение, передаваемое на дисплей перед водителем через Wi-Fi, превращаясь в глаза в небе.

В статичном положении вездеход может использовать дроны в качестве осветительных приборов для окружающего пространства и интерьера машины. Экипаж вездехода может выбрать необходимый сценарий работы «следопытов» через смартфон.

Еще один осветительный прибор, которым оборудован электрический внедорожник, в Audi назвали Light Companion. Этот большой фонарь отличается широким функционалом. Обычно он примагничен к передней части сиденья, где действует как окружающее освещение. Однако его можно взять с собой, когда требуется выйти из машины, и тогда



«компаньон» показывает все, на что он способен. В корпус фонаря встроена тренога, чтобы ставить и направлять свет, превращая его в «костер» или в прожектор ближнего действия. Фонарь также имеет несколько камер, которые могут сканировать путь впереди или снимать видео, которое затем можно загрузить непосредственно в социальные сети.

Однако и это еще не все таланты Audi Light Companion! При интеграции с навигационной системой Ai:Trail он способен проецировать символы направления и даже записанную информацию на маршрут, таким образом помогая ориентироваться в походе.

Само собой разумеется, что автомобиль щедро оснащен различными датчиками, камерами, радаром и лазерами вспомогательных систем. Они позволяют центральной системе помощи водителю избегать столкновений, вмешиваясь в рулевое управление или торможение по мере необходимости. Электроника также помогает водителю преодолевать неровные участки, например, когда транспортное средство находится в наклонном положении или на особенно сложных склонах. При необходимости системы предупреждают водителя о превышении критических пределов, таких как дорожный просвет или углы падения, которые трудно контролировать.

В целом по этому автомобилю и по его собратьям из семейства – Aicon, Ai:Me и Ai:Race – можно ясно проследить стремление к новой концепции мобильности для бренда с четырьмя кольцами. Видимо, в Audi убеждены, что вскоре нам не придется искать компромисс между широким спектром применения автомобиля и конкретными жизненными ситуациями. Вместо этого можно будет выбирать автомобили для совершенно конкретных случаев использования. ■



РЕКЛАМА

www.osram.ru/am



Новый уровень освещения

OSRAM LEDriving® – замена штатных ламп на светодиодные

Для ценителей инноваций.

Применение: ближний и дальний свет, противотуманные фары и сигнальные фонари, освещение салона*.

Свет – это OSRAM

OSRAM

*Данные лампы не имеют разрешения ЕСЕ. Их нельзя использовать на дорогах общего пользования в России.



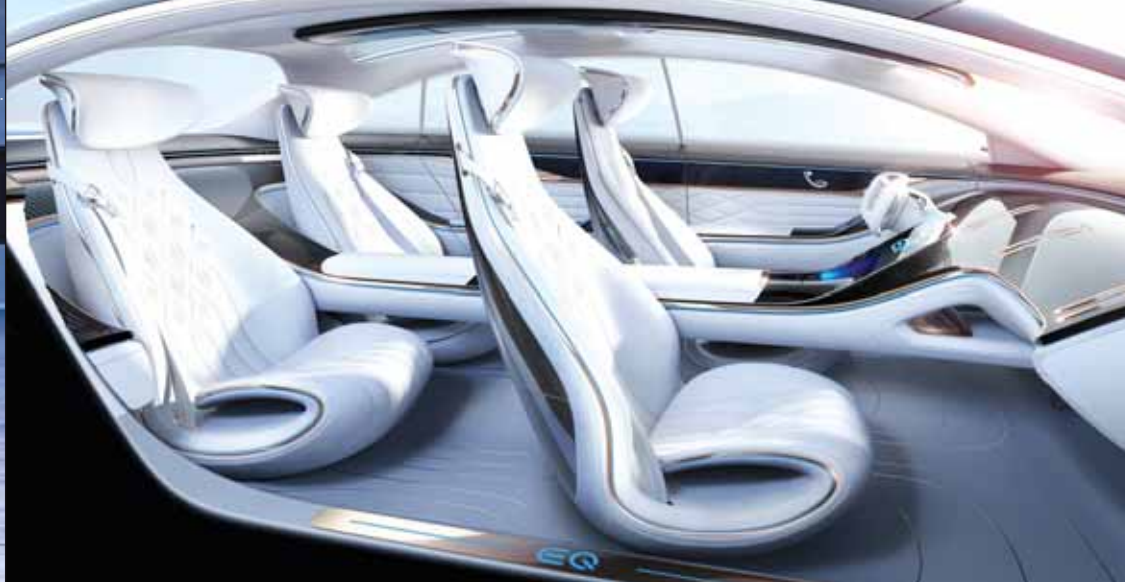
Концепт-кар Mercedes-Benz Vision EQS, по мнению его разработчиков, прокладывает путь в будущее для всего семейства EQ, создавая связь между рациональным и эмоциональным. Его дугообразный силуэт и плавные линии кузова, просторный салон и новая концепция управления станут образчиком нового поколения больших электрических седанов представительского класса.

ЗВЕЗДНЫЕ ПЛЕЯДЫ, СВЕТОВОЙ ЭКВАТОР И ЯХТЕННЫЙ КОКПИТ

Специалисты концерна убеждены в том, что роскошные автомобили продолжают свое существование, как и желание людей самостоятельно управлять машиной. Проектируя Vision EQS, дизайнеры в содружестве с инженерами удачно совместили в автомобиле мощную скульптурность с оптимальной аэродинамикой. Помимо этого они сформировали по периметру кузова светоцветовой контрастный пояс, четко структурирующий экстерьер. Так, по мнению авторов, в облике автомобиля возникли чувственность и драматичное напряжение. Инженерам удалось бесшовно слить воедино детали кузова из стали, алюминия и карбона.

В тот самый световой пояс дизайнеры вписали с каждой стороны по два модуля фар Digital Light с голографической линзой. Головное освещение автомобиля имеет бесчисленное множество вариантов освещения. А в области радиаторной решетки можно видеть матрицу из 188 светодиодов, которая придает глубину черной панели, когда автомобиль «пробуждается». Логотип бренда в виде 229 звезд формирует плеяду задних фонарей.

Интерьерные решения дизайнеры почерпнули в стилистике оформления дорогих яхт. Приборная панель здесь вписана в единое пространство, охватывающее водителя



и экипаж со всех сторон. Глубина, сформированная в салоне за счет контраста цветов, дает ощущение парения центральной консоли, подлокотников и даже сидений с их скругленными основаниями. В отделке интерьера художники использовали фактурный клён, микрофибру, искусственную кожу и текстиль.

Разработчики концептуальной модели говорят, что с помощью просторных скульптурных поверхностей пассажиры Vision EQS смогут легко погружаться в цифровое информационное пространство. К их услугам в салоне присутствуют всплывающие дисплеи, проекционные экраны и интеллектуальное освещение.

В движение электромобиль приводится двигателями на обеих осях, питаемыми батареей, расположенной в полу кузова. Она, кстати говоря, изготовлена компанией Accumotive – дочерним предприятием концерна Daimler. Регулируемый полный привод обещает водителю и пассажирам достаточную динамику и безопасность движения. Мощность в 350 кВт и крутящий момент в 760 Н·м позволяют машине разогнаться до сотни за 4,5 секунды. Максимальная скорость автомобиля – более 200 километров в час. При этом концепт довольно экономично расходует заряд, по протоколу WLTP запас его хода декларируется равным 700 километрам. А процесс пополнения заряда до 80% от 350-киловаттного источника занимает меньше 20 минут.

Для автопроизводителя важно, что платформа с электроприводом масштабируется, это дает возможность применять ее к широкому модельному ряду. Кроме того, концепт оказывает водителю поддержку благодаря автоматизации вождения третьего уровня. Это означает, что на автомагистралях машина может двигаться самостоятельно. ■



АВТОМОБИЛЬ В НОВОМ СВЕТЕ

Автомобильные световые приборы уже давно воспринимаются не только в качестве одного из ключевых компонентов безопасности, но и как один из главнейших элементов автомобильного дизайна. По-настоящему широкий размах это явление приобрело сейчас, когда над внешним видом авто в целом и световых приборов в частности работают целые дизайнерские мастерские.



Однако немногие обращают внимание на то, что на восприятие автомобиля влияет не только дизайн светотехнических приборов, но и сам свет. Действительно, достаточно посмотреть на автомобиль, оснащенный «желтыми» лампами накаливания, и на машину с современным LED-светом – сравнение будет точно не в пользу первого.

ЭСТЕТИКА БЕЛОГО

Компания Lumileds, занимающаяся производством автомобильных источников света под брендами Philips и Narva, уже давно пришла к выводу, что простая лампа способна стать настоящим инструментом индивидуализации автомобиля. Яркое тому подтверждение – линейка надежных и доступных светодиодных ламп NARVA Range Power LED, представленная лампами для фар головного света, указателей поворота, стоп-сигналов и освещения салона. Благодаря этим эффектным лампам любой автолюбитель может с легкостью изменить внешний вид своего автомобиля, сделав его более стильным и броским.

Взять, например, фары головного света. Они буквально задают и определяют стиль вашего автомобиля. При цветовой температуре до 6000 К лампы NARVA Range Power LED для фар головного света создают великолепный световой поток естественного белого цвета, способный по-настоящему выделить ваш автомобиль среди других транспортных средств на дороге. Кроме того, мощный и яркий свет улучшает видимость, благодаря чему водитель меньше устает, а вождение становится более безопасным и комфортным. Важно также отметить: светодиоды на лампе расположены таким образом, что она не ослепляет водителей встречных транспортных средств.

ОБНОВЛЕНИЕ НА РАЗ-ДВА

Многое, конечно, зависит от конструкции световых приборов конкретного автомобиля, однако компактные и легкие лампы NARVA Range Power LED специально спроектированы так, чтобы с их установкой смог справиться даже не самый искушенный в подобных вопросах автовладелец. Кроме того, недавно ассортимент ламп NARVA Range Power LED получил обновление, включающее светодиодные лампы LED-FOG [≈H8/H11/H16] для противотуманных фар, LED-HL [≈H11], LED-HL [≈HB4/HB4] и LED-HL [≈HIR2] для фар головного света, а также сигнальные лампы LED-RED [≈P21W], LED-RED [≈P21/5W] и LED-RED [≈P21W], LED-FEST [≈38MM]. А значит, практически любой автолюбитель гарантированно подберет лампу, идеально подходящую для его автомобиля.

КАЧЕСТВО И ДОЛГОВЕЧНОСТЬ

История бренда NARVA насчитывает более 60 лет. Производившаяся еще в ГДР продукция была известна потребителям СССР и по причине своего высокого качества пользовалась заслуженной популярностью. В этом смысле репутация так или иначе накладывает определенные обязательства, поэтому качество выпускаемой под брендом NARVA продукции является действительно непреложной ценностью. Следовательно, все изделия в обязательном порядке подлежат скрупулезному контролю качества. А благодаря передовой и эффективной технологии отвода тепла лампы NARVA защищены от перегрева, что значительно продлевает срок их службы.

Если вы задумались о недорогом технологичном и эффективном обновлении экстерьера своего автомобиля, светодиодные лампы NARVA Range Power LED станут для вас отличным решением. ■

PHILIPS

X-tremeVision G-force

Папа говорит: «Всё дело в лампах»



Прокладывайте дорогу для поколения будущего с лампами Philips X-treme Vision G-force. **Впечатляющая яркость до 130%*** и невероятная устойчивость к **вибрациям силой до 10 G**** гарантируют безопасность и комфорт за рулем изо дня в день.



* По сравнению с минимальными требованиями законодательства

** Лампы H4 и H7 выдерживают вибрации силой до 10 G.

philips.com/x-tremevision-gforce



СЕНТЯБРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



ROVER P4 75 CYCLOPS - 1950 г. в.

70 лет назад

28 сентября 1949 года дебютировал седан Rover 75, первенец серии P4. Эта машина наряду с внедорожником Land Rover заложила фундамент для возвышения фирмы до уровня одного из лидеров европейского автомобилестроения третьей четверти XX века. После войны Британия нуждалась в твердой валюте, и большинство

новых машин создавалось в расчете на экспорт в США. Поэтому «Ровер» получил понтоновый кузов, немного похожий на тогдашние «Студебекеры», нарисованные знаменитым Раймондом Лоуи. Посередине носовой решетки у 75-го стояла противотуманная фара, из-за которой машину прозвали «циклопом». Вскоре выяснилось, что мощная лампа провоцирует перегрев мотора, и в 52-м

ее убрали. К тому моменту стало ясно, что 75-й слишком мал на американский вкус, экспорт не удался, и машина стала постепенно меняться в угоду «домашним» стандартам. В результате такого развития получился «самый британский автомобиль в истории». Серия P4 отличалась необычайно плавным ходом и низким уровнем шума. Один из журналистов сравнил пребывание в салоне «Ровера» с гостиной своей тети. Так машина получила новое прозвище Auntie («тетушка»). При этом поздние флагманские варианты P4, разгоняясь до 160 км/ч и выше, в динамике уступали лишь «Ягурам». Машина, перенеся три больших рестайлинга, оставалась адекватной вплоть до начала 60-х. Ее успех позволил компании вкладывать больше средств в перспективные разработки, результатом которых стала инновационная серия P6, первой завоевавшая титул «Европейский автомобиль года».

50 лет назад

10 сентября 1969 года прошла презентация Porsche 914. Автомобиль был совместной разработкой Volkswagen и Porsche, поэтому в некоторых странах продавался под «сдвоенным» брендом. Для VW спорткар должен был стать новым флагманом, а для Porsche, наоборот, моделью начального уровня. По договоренности, существовавшей между предприятиями с момента осно-

ROVER P4 - 1962 г. в.



MERCEDES-BENZ 500 SE (W126) - 1979 г. в.



вания компании Porsche, за ней была разработка, а за VW — организация производства. Но в 68-м во главе VW встал Курт Лотц, не связанный с семьей Порше. Он заявил, что не признает неформальных соглашений, и потребовал раздела расходов на оборудование. Проект зашел уже слишком далеко, и Porsche пришлось соглашаться. Это привело к росту отпускной цены, и 6-цилиндровый вариант 914-го стоил немногим дешевле базового 911-го. Поэтому машин этой модификации сделали немного, куда лучше продавались 4-цилиндровые варианты с моторами от «большого» VW 411. Все семь лет производства кузов оставался единственным — тарга, а из серьезных обновлений можно вспомнить лишь стабилизатор поперечной устойчивости. На момент окончания производства 914-й стал самым массовым Porsche.

40 лет назад

13 сентября 1979 года состоялась премьера нового поколения S-класса Mercedes-Benz под индексом W126. Этой машиной «Мерседес» показал, что умеет адаптироваться к изменениям конъюнктуры и способен оставаться лидером в представительском классе в любых обстоятельствах. Проект стартовал в октябре 73-го,

BMW 850i (E31) - 1989 г. в.



когда страны ОПЕК, введя эмбарго на поставки нефти союзникам Израиля в Войне Судного дня, спровоцировали топливный кризис. Поэтому одной из целей для W126 стала экономия бензина. Чтобы ее добиться, в конструкции применили легкие материалы и много поработали над кузовом в аэродинамической трубе. Итогом стал очень низкий коэффициент лобового сопротивления, равный 0,36 (а после модернизации 1985 года — и вовсе 0,33). В целом же как технически, так и стилистически W126 был развитием очень удачного предшественника W116. Кое в чем, правда, новый S-класс стал законодателем моды: нижняя часть кузова была полностью облицована пластиком, таким образом получалась двухцветная окраска кузова. Решение сочли удачным, и через несколько лет оно получило распространение даже на массовых компактах, на отдельных моделях продержавшись до первой половины 90-х. С 1981 года W126 выпускался также в кузове купе. Поколению W126 выпала необычно долгая для мерседесовского S-класса жизнь: он продержался на конвейере 12 лет против обычных семи. Дело в том, что в проект модели-преемника W140 постоянно приходилось вносить изменения в связи с выходом сильных конкурентов — сначала BMW 7-й серии (E32), а потом Lexus LS. Но при этом W126 продолжал уверенно держать позиции, став самым популярным S-классом в истории, разошедшись по миру в количестве 892 123 штук.

30 лет назад

16 сентября 1989 года дебютировал Land Rover Discovery — немного запоздалый ответ британской компании на усложнение структуры рынка внедорожных автомобилей. Еще в начале 80-х японцы стали предлагать модели среднего размера с более высоким уровнем комфорта и динамики, нежели у ранних сугубо утилитарных внедорожников. Однако Mitsubishi Pajero, Isuzu Trooper или версия «для легких нагрузок» (light duty) Toyota Land Cruiser 70 все еще были компромиссными машинами в плане эксплуатации на ровном покрытии. Поэтому группа Rover взялась за разработку автомобиля, сочетающего хорошую проходимость с комфортом легковой модели среднего класса и тщательно проработанным дизайном. Так как финансовое положение фирмы оставляло желать лучшего, при создании новой модели широко применялись узлы и детали существующих машин. Ходовую часть и трансмиссию почти без изменений заимствовали у Range Rover. Мелкие детали, как дверные ручки, фары, приборную панель и т. п. брали от различных легковых моделей. Над интерьером работали специалисты Conran Design Group, которым велели отбросить стереотипы и создать «аксессуар, подчеркивающий образ жизни». И, пожалуй, именно внутреннее убранство Discovery стало главной сенсацией. Представитель одной из японских компаний даже пытался отщипнуть кусок материала обивки кресел выставленной во Франкфурте машины, за чем



PORSCHE 914 - 1969 г. в.

RANGE ROVER, DISCOVERY - 1989 г. в.



и был пойман. Экстерьер также содержал ряд характерных деталей, как то: капот сложной формы или приподнятая задняя часть крыши с дополнительными окошками. Все это резко контрастировало с грубоватым дизайном дальневосточной оппозиции и обеспечило Discovery уверенный старт на рынке. Не обошлось, правда, без маркетинговых просчетов, частых в истории британской автоиндустрии. Чтобы избежать конкуренции с Range Rover, Discovery предлагался только в трехдверном исполнении, а мотор V8 для новой модели по старинке оснащался карбюраторами. К счастью, обе эти ошибки через год исправили. Модель Discovery стала не только спасательным кругом для марки Land Rover, но и фактическим прародителем популярных ныне полноприводных кроссо-

ров. Да, по меркам наших дней машина 89-го года не очень-то комфортабельна и управляется не слишком хорошо, но ее появление подстегнуло конкурентов и изменило направление эволюции.

В тот же день Франкфуртского салона компания BMW показала купе 8-й серии (E31). В классификации машина стояла чуть выше «Мерседеса» SL-класса, но была ощутимо спортивнее купе на базе S-класса. Получился автомобиль нижней группы «грантуризмо», оснащенный подбобающим мотором – 5-литровым V12 мощностью 300 л. с. Необычной BMW 850i была как внешне – с поднимающимися из плоскости капота прямоугольными фарами, так и конструктивно – получив заднюю многорычажную подвеску. Несмотря на множество предварительных заказов, в целом продажи E31 оказались хуже

долгосрочного прогноза. Война в Персидском заливе (1990–1991) привела к спаду в мировой экономике, а значит, и к сокращению спроса на дорогие машины. Поэтому проект сверхмощной M8 был закрыт. С другой стороны, фактически 8-я серия вторгалась на территорию Ferrari и Aston Martin, которые к середине 90-х после долгого перерыва выпустили новые модели в том же диапазоне цен. Модификация 850CSi с увеличенным до 5,6 литра мотором, выдававшим 380 сил, сократила отставание от корифеев, но оказалась и заметно дороже. На другом полюсе с 93-го года выпускались 8-цилиндровые 840Ci. Всего за 10 лет сделали свыше 31 тысячи «восьмерок». Прямого потомка модель не имела. Возрожденная в 2018 году 8-я серия является развитием выпускавшейся до нее 6-й. ■

BMW 850CSI - 1995 г. в.



LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

ПОСТАВЩИК ПОЛНОГО АССОРТИМЕНТА ПРУЖИН



Винтовые Пружины



Газовые Пружины



Рессоры



Спортивные Пружины

УДОБНО И ДОСТУПНО — ТЕХНИЧЕСКИЙ БЮЛЛЕТЕНЬ НА СМАРТФОНЕ!

В некоторых случаях для правильной установки определённых пружин требуется дополнительная техническая информация. Такая информация содержится в технических бюллетенях, которые доступны для скачивания на сайте www.lesjofors.ru в разделе «Техническая информация». При этом пользователь может не знать, требуется ли технический бюллетень в данном конкретном случае или нет. Но теперь установка пружин и рессор LESJÖFORS стала ещё удобнее! В помощь автолюбителям и СТО компания LESJÖFORS начала размещать метки с QR-кодами, связанные напрямую с техническими бюллетенями.

Всё просто! Если на этикетке коробки пружины содержится QR-код рядом со значком гаечного ключа, то это означает, что для правильной установки данной пружины требуется дополнительная техническая информация, которая содержится в соответствующем техническом бюллетене. Сканируйте QR-код камерой вашего смартфона, и технический бюллетень будет загружен в формате PDF.

Один из примеров — замена передних винтовых пружин на Volvo S40 и V40. Неправильный монтаж может

привести к изгибу пружины и выходу её из стандартного положения с последующим задеванием кузова. Технический бюллетень LESJÖFORS разъясняет, каким образом должна быть установлена пружина, и отображает соответствующую диаграмму.

Каждый технический бюллетень доступен на русском, английском или немецком языке.

LESJÖFORS производит один из самых широких ассортиментов пружин для легковых и лёгких коммерческих автомобилей. Ассортимент автомо-

бильных пружин подвески включает более 10 000 стандартных и усиленных артикулов, порядка 2000 газовых пружин, более 250 позиций рессор, а также спортивные комплекты. Все научно-исследовательские и производственные работы ведутся на ультрасовременных заводах в Швеции. Пружины производятся по стандартам оригинала из высококачественной стали и надёжно защищены от коррозии за счёт гальванического покрытия поверхности цинком и передовой системы окраски. Гарантия от производителя — 3 года. ■



Сканируйте QR-код камерой вашего смартфона, и технический бюллетень будет загружен в формате PDF.

4095833

ПРУЖИНА ПЕРЕДНЯЯ VOLVO
S40/V50 1,6 / 1,8 / 2,0 1/04-

Установку производить в соответствии с технической документацией автомобиля в специализированных мастерских.

Импортер: ООО «Лейшефорс Спрингс»
142116, Московская область, г. Подольск,
Домодедовское шоссе, д. 45а, стр. 5
Тел.: +7 (495) 600-30-71
E-mail: info.msk@lesjoforsab.com

Изготовлено в Швеции компанией
Lesjöfors Automotive AB
Радхурсваген 8, SE-352 45 Ваксё
Тел.: +46 470 707280

Номер ТТН: 4550000 78018

7 3 9 4 4 1 0 0 9 7 9 5 2

Гарантия 3 года



NISSAN JUKE



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!



ОБНОВЛЕННЫЙ JUKE СТАЛ БОЛЬШЕ

В Европе в начале сентября состоялся премьерный показ обновленной версии Nissan Juke – автомобиля, дизайн которого мало кого оставляет равнодушным. Этот компактный кроссовер или любят, или называют уродцем, но не заметить его мало кому удастся. И судя по тому, что за десять лет этих автомобилей только в Европе продали почти миллион единиц, мускулистые пропорции довольно популярны.



По крайней мере, женщинам эта кричащая брутальность точно пришлось по вкусу. В сердцах автолюбительниц модель стала быстро замещать образ прежнего кумира – Toyota RAV 4. За рулем Nissan Juke сейчас можно видеть преимущественно представительниц прекрасного пола, причем, как правило, юных. Это и понятно – машина выглядит задиристой, узнаваемой, динамичной.

В обновленной версии модели дизайнеры усилили атлетические пропорции, подчеркнув рельеф кузова летящими скульптурными гранями на капоте, в порогах, на передних крыльях и в ярко выраженной плечевой линии. Кроме того, автомобиль стал крупнее, его длина равна теперь 4210 мм (ранее – 4135 мм), ширина – 1800 мм (1765 мм), а высота составляет 1595 мм (была 1565 мм). За счет применения высокопрочной стали новая генерация модели отличается





более жесткой платформой, что на ходу, по мнению авторов проекта, оборачивается лучшей устойчивостью и более точной маневренностью.

Высокое лобовое стекло в сочетании с нисходящей линией крыши формирует узнаваемый образ, который был списан с напряженной атакующей стойки регбиста. Сохранились в новой генерации и не сразу заметные задние двери, работающие на стилистику купе. Ручки открывания задних дверей дизайнеры оставили на прежнем месте, в точке схождения верхней и нижней линий остекления.

Главное светодиодное освещение автомобиля приобрело трехлучевой рисунок. Дизайнеры вписали его в стилистику V-Motion, в которой выполнена фальшрадиаторная решетка. Уникальная индивидуальность модели также поддерживается палитрой окраски кузова, содержащей 11 цветов, в том числе и эксклюзивный оттенок красного Fuji Sunset. Автомобилю в базовой комплектации приданы 19-дюймовые легкосплавные диски.

Внутри в обновленной версии Juke стало просторнее. В частности, на 5,8 см добавилось свободного пространства в области коленей на задних сиденьях, высота потолка сзади приподнялась на 1,1 см. Багажник вместимостью 422 л стал на 20% больше, чем в предыдущей версии.



В модификации интерьера инженеры и дизайнеры руководствовались целью повысить комфорт, сделать более удобным управление и расширить зоны хранения вещей. Оформляя приборную панель и обшивку дверей, специалисты применили новые материалы – мягкие и приятные на ощупь. Сиденья в автомобиле выполнены в монообъемной стилистике, а покрывать их может алькантара или

РЕКЛАМА

АВТОТРЕЙД
СЕТЬ МАГАЗИНОВ И УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

БОЛЕЕ
80000
НАИМЕНОВАНИЙ
В НАЛИЧИИ

**ОТКРЫЛСЯ
НОВЫЙ МАГАЗИН
АВТОЗАПЧАСТЕЙ!**

ТЦ АВТОДОМ, 2 этаж, 31 бутик
ул. Сатпаева, 90/21

+7-727-345-10-80 **WWW.AUTOTRADE.KZ**
AUTOTRADE_KZ

**ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ
СКИДКА!**





натуральная кожа – в зависимости от комплектации.

Пакет персонализации Tekna+ позволяет приобретателю автомобиля создать неповторимый образ, близкий именно ему. Сделать это можно благодаря различным цветовым комбинациям кузова, крыши и обшивки салона. Потенциальный владелец может выбрать для своей машины бамперы, пороги и колесные диски.

Для европейской версии модели предлагается литровый турбированный трехцилиндровый бензиновый двигатель DIG-T мощностью 117 лошадиных сил. Агрегатироваться он будет с 6-ступенчатой

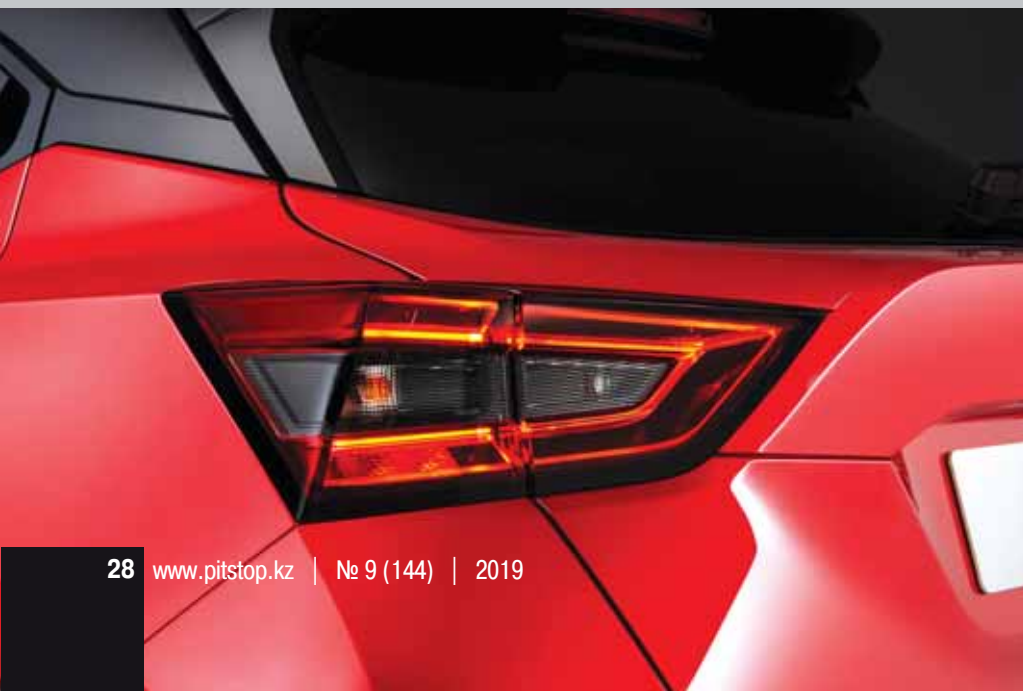
механической коробкой передач или со спортивной 7-ступенчатой с двойным сцеплением (DCT), дополненной переключателем режимов вождения (Eco, Standard, Sport).

Обновленная модель получила расширение информационно-развлекательных технологий Nissan и систем помощи водителю. Juke благодаря технологии Nissan Intelligent Mobility является теперь самой «подключенной» моделью Nissan. Впервые в этой модели представлена технология Nissan ProPILOT, предлагающая электронное управление, контроль ускорения и торможения при движении по одной полосе, что облегчает водителю задачу в длительных поездках и в

интенсивном плотном трафике.

Технологии, обеспечивающие в Nissan Juke безопасность, содержат интеллектуальное экстренное торможение с распознаванием пешеходов и велосипедистов; распознавание дорожных знаков; удержание в полосе движения; оповещение о перекрестном движении сзади и другие важные функции.

Новая версия информационно-развлекательной системы Nissan Connect позволяет с помощью Apple CarPlay и Android Auto отражать приложения смартфонов на 8-дюймовом сенсорном дисплее автомобиля. Экипаж Nissan Juke может пользоваться сервисом TomTom Maps & Live





Traffic или активировать в машине встроенную точку доступа Wi-Fi, чтобы подключать свои ноутбуки или планшеты.

С помощью приложения Nissan Connect Services владельцы Nissan Juke смогут управлять блокировкой дверей автомобиля со смартфона. Также с помощью мобильного телефона перед отправлением в поездку можно будет удаленно проверять давление в шинах и уровень масла.

Насладиться в дороге музыкой позволит аудиосистема Bose Personal Plus. В ней работают 8 мощных

динамиков, включая два блока Ultra Nearfield, встроенных в подголовники передних сидений.

Остается сказать о том, что производится новая версия будет на заводе Nissan в Сандерленде (Великобритания) и первые поставки автомобилей состоятся, предположительно, в конце осени. Помимо базовой версии покупателям будет предложен вариант Tekna+ и 140 автомобилей ограниченной серии Premiere Edition. Заказать свежую версию Nissan Juke можно уже сейчас через официальных представителей бренда. ■

РЕКЛАМА



ВАШ ПОСТАВЩИК №1
для подвески и
рулевого управления



SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

www.febi.com

bilsteingroup®



PONDEROSA

– ЗНАЧИТ «ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ»

Компания Rtech Fabrications, специализирующаяся в восстановлении заводских образов автомобилей Chevy/GMC 1967–1972 годов выпуска, получила награду на ежегодной выставке Truck Show в 2019 году за свой новый проект – Ponderosa 1966 Chevy Crew Cab 4x4.



Этот четырехдверный пикап был построен на базе двухдверного Chevy K30 1966 года выпуска. Для такого преобразования специалисты Rtech Fabrications воспользовались шасси GWR C30 1972 года. На автомобиле намеренно оставлены без изменений оба заводских бампера. Передний, правда, дополнен лебедкой Warn и специальной поперечиной со сцепным устройством. Для того чтобы Ponderosa выглядела правильно, дизайнеры использовали хромированную решетку Chevy 1966 года.

Машину окрасили в оттенок Lucent GM Light Green, дополнили ее светодиодным освещением и установили нестандартные окна от Grizzly Glass. Роль вишенки на торте сыграли значки Chevy Only.

Для проекта были изготовлены специальные крепления подвески и поперечины крепления компонентов силовой передачи. В конструкции также использовались пружинные рессоры

Skyjacker и амортизаторы Bilstein 5100 с дистанционной настройкой.

Помимо прочего инженеры тюнинг-ателье усилили рулевое управление, модифицировав гидравлику механизмом Saginaw 708. Специалисты также поработали с тормозной системой – в ней на дисках установлен гидропривод Bendix/Bosch, сзади торможение осуществляется благодаря 13-дюймовым барабанам. Гидравлические крепления соединяют кабину с кузовом и рамой.

Передняя ось автомобиля (Dana 60) оснащена инновационными ступицами, с которыми механик может работать при помощи универсального гаечного ключа, не снимая колпаки с 20-дюймовых колес American Force. На задней оси установлен мост Dana 70 с алюминиевой крышкой G2, такую же, кстати, можно увидеть и спереди. Из алюминия в Rtech сделали топливный бак машины, емкость которого составляет 60 литров.

Пятиступенчатая автоматическая трансмиссия NV4500 в Ponderosa связана с раздаточной коробкой NP205, разработанной для машин с тяжелыми условиями эксплуатации.

В движение пикап приводится 12-клапанным 5,9-литровым дизелем Cummins мощностью 550 лошадиных сил. В моторе работают специальные поршни Mahle и инжекторы Dynamite Diesel Stage 3. Эффективность работы двигателя поддерживается модернизированным турбокомпрессором, впускной системой K&N, специальным интеркулером и четырехдюймовой выхлопной системой Flowmaster. Охлаждение двигателя обеспечивается алюминиевым радиатором Champion и двумя электрическими вентиляторами Derale.

Однако какими бы существенными ни были конструктивные преобразования, как бы впечатляюще ни выглядел автомобиль снаружи, сами авторы проекта считают, что истинная красота пикапа таится в его кабине. В Rtech для облегчения входа и выхода из автомобиля использовали электрические подножки AMP Research Power Step XL, поставили в двери автомобиля стеклоподъемники Nu-Relics. Внутри Ponderosa сочетает в себе лучшее из старого и нового. Специалисты компании Rtech Fabrications выполнили обивку в стиле заводского производства – из зеленого винила и ткани по фабричному образцу GM 1966 года. Сиденья здесь – GMC Sport Trim 1966 года, а ковровое покрытие изготовлено из нейлона с плетением Daytona. Специальная крышка центральной консоли выполнена из капота GM.



Впечатляюще выглядят в салоне автомобиля цифровые датчики Dakota, изготовленные в стиле оригинального оборудования, и элементы управления для систем кондиционирования Old Air. Все в порядке «на борту» и с музыкой –

bluetooth-совместимое устройство Retro Sound Hermosa поддерживается усилителем и динамиками Kenwood. Ponderosa также имеет круиз-контроль от Dakota Digital и современную навигационную систему.

ДВА ВАРИАНТА ДЛ

Именитое тюнинг-ателье Brabus недавно представило свое видение одного из самых спортивных компактных автомобилей – нового Mercedes-AMG A 35 4matic. С полным пакетом доработок машина обретает мощность 365 л. с. и разгоняется на полном приводе до сотни всего за 4,4 секунды.

Понятно, что дополнением мощности дело не исчерпывается. Посетители выставки IAA 2019 во Франкфурте-на-Майне (Германия), где был показан автомобиль, смогли воочию убедиться, что исходная модель стала выглядеть гораздо эффектнее – благодаря аэродинамическим компонентам обвеса, впечатляющим колесным дискам и ярким интерьерным решениям.

Работая с исходной моделью, специалисты Brabus вместе с увеличением производительности двигателя всегда стараются добиться плавного хода, долговечности и экологичности машины.

Для данной модели специалисты Brabus Product Engineering разработали два варианта повышения производительности, обеспечивающих большую мощность двигателя без ущерба для его повседневной практичности и долговечности.

Тюнинг-комплект Brabus PowerXtra В 35 предполагает увеличение исходной мощности двигателя на 44 лошадиные силы за счет высокоэффективного управления впрыском и зажиганием, а также за счет повышения давления наддува. В конечном итоге эти меры надделили мотор мощностью 350 лошадиных сил.



Пакет Brabus PowerXtra+ В 35 S предназначен тем, кто хочет получить еще больше мощности. Он позволяет «прокачать» двигатель до 365 л. с. В него помимо прочего включена высокопроизводительная выхлопная система из нержавеющей стали со встроенным управлением звуком, что обеспечивает захватывающие акустические эффекты – от сытого урчания до спортивного рева. Данную систему можно комбинировать со стандартными выхлопными патрубками А 35 или с четырьмя наконечниками, изготовленными из нержа-



...Я НОВОЙ МОДЕЛИ



вещей стали и углеродного волокна с фирменным дизайном Brabus. Кстати говоря, наконечники, разработанные тюнинг-ателье, можно приобрести как отдельный самостоятельный элемент.

Тюнинг по программе Brabus PowerXtra+ В 35 S подразумевает установку в автомобиль компактной 7-ступенчатой трансмиссии с улучшенной производительностью и алюминиевыми рычагами Brabus Race на рулевом колесе.

Аэродинамические детали автомобиля изготовлены из высококачественного полиуретана. Передний спойлер состоит из двух частей и крепится слева и справа ниже воздухозаборников. Закрылки в торцах спойлера помогают снизить подъем передней оси на высоких скоростях. Заднее антикрыло на крыше установлено взамен серийного спойлера.

Посетители выставки увидели шоу-кар с глянцево-черными колесными дисками спортивного дизайна Brabus Monoblock T размерностью 19 дюймов спереди и сзади. В спицах дисков можно заметить карбоновые вставки. Высокопроизводительные шины для автомобиля предоставил технологический партнер Brabus – компания Pirelli.

В салоне автомобиля дизайнеры Brabus предлагают накладки из нержавеющей стали с логотипом Brabus и подсветкой, алюминиевые педали и высококачественные велюровые коврики с логотипом. Но за дополнительную плату в Brabus можно приобрести также отделку интерьера из высококачественной мягкой прочной кожи Brabus Mastik или тонкой алькантары практически любого цвета.

Предлагаемое великолепие Brabus готова поддержать трехлетней гарантией (или 100 тыс. км). Для безотказной долгосрочной работы двигателя разработчик дополнений рекомендует использовать смазочные материалы Motul. ■

Американская тюнинговая компания Himalaya ограниченной серией выпустила пикап Spectre («Призрак»), произведенный на базе Land Rover Defender. Проект, рассчитанный в основном на коллекционеров, был навеян фильмом о захватывающих приключениях британского секретного агента.



ПРИЗРАК ПО НЕ ПРИЗР

Дизайнеры из Южной Каролины убеждены, что яркие кинофильмы способны делать звезд не только из актеров — автомобили тоже могут становиться знаменитостями. В тюнинг-ателье при переделке стоковой машины использовали редкую конфигурацию пикапа Crew Cab с заменой некоторых участков рамы и кузова деталями, полученными из Англии. Остов автомобиля получает усиление и оцинковывается. Серийный четырехлитровый двигатель Buick/Rover V-8 мощностью 182 л. с. меняется на мотор GM LS3, выдающий 525 лошадиных сил. Впрочем, в пикап могут поставить также турбодизель Cummins R 2.8 или двигатель LS3 с наддувом Whipple. Автомобиль комплектуется 37-дюймовыми шинами Тоуо повышенной проходимости.

Особое внимание специалисты ателье уделяют кузову,

детали которого изготавливаются и подгоняются с высокой точностью. В Himalaya разрабатывают и изготавливают для автомобилей специальные ручки дверей, замки, защелки и фиксаторы.

После конструктивных изменений команда инженеров настраивает 6-ступенчатую автоматическую трансмиссию GM и полноприводную раздаточную коробку Rover, а затем специалисты оформляют интерьер в соответствии с пожеланиями заказчиков.

В подвеске заменяются винтовые пружины и устанавливаются более длинные рулевые рычаги с шарнирным соединением Johnny Joints от Currie Enterprises. Поскольку грязевые шины весят значительно больше, чем заводские, Himalaya модернизирует тормоза, устанавливая более крупные диски



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!



РАЧНОЙ ЦЕНЕ

Wilwood. Рулевое управление усиливается компонентами Jeep Wrangler.

В результате получается сочетание британского стиля с американской механикой. Машина после доработок может ввязываться в самые отчаянные приключения на дороге и бездорожье. Эти смелые порывы поддерживаются дополнительной шумоизоляцией, улучшенным уплотнением дверей, экзоскаркасом Safety Devices, багажником на крыше и стойкой для полноразмерного запасного колеса. От столкновений спереди кузов защищен накладкой на фальшрадиаторную решетку, передним бампером с лебедкой Warn Zeon 10S. Машине приданы усиленные боковые борта Amp Research Power Step и трапециевидный задний бампер с фаркопом и мощными буксировочными серьгами. Светодиодное освещение High Beam Offroad exterior готово самую

непроглядную ночь превратить в ясный день.

В интерьере изменений производится не так много, но устанавливается каркас безопасности, потолок автомобиля обшивается алькантарой, сиденья меняются на Recaro, в панель устанавливаются датчики Dakota Digital, а внутреннее освещение становится светодиодным, от Exmoog. Штатное рулевое колесо меняется на аналог от Momo. Не забывают в Himalaya и о настроении, которое в пути обеспечивает развлекательная система премиум-класса Kenwood с колонками JL Audio.

Сколько же стоит «гималайский призрак»? Как и любой образец индивидуальной сборки от Himalaya, где ценники стартуют с отметки 165 000 долларов США, обойдется он не дешево. А именно – в 250 000 долларов.



МАЛЫШ, ГЛЯДЯЩИЙ В ПЕРС

Еще до показа на международном автосалоне во Франкфурте компания Hyundai Motor представила очередную обновленную версию i10. Модель приобрела новые черты в дизайне, расширенные возможности подключения и дополнения в пакете безопасности.

Этот автомобиль особенно полюбился в Европе, где он является драйвером продаж бренда. Может быть, потому и обновление разрабатывалось и проектировалось европейским офисом Hyundai. В общих чертах дизайн модели должен был ориентироваться на основную целевую аудиторию – людей молодых. Работая над данным проектом, его авторы стремились создать демократичный образ, обещающий перспективу. Обновленный i10 вышел в мир с лозунгом

«Стань большим», намекая на то, что маленький автомобиль А-класса вполне может справиться с дорогой к успеху.

Экстерьер новой версии машины выглядит узнаваемо. Из привычного образа резко выбиваются разве что двухцветная окраска да выштамповки на капоте и колесных арках. Что выглядит не так броско – изменение пропорций. Автомобиль стал на 2 см шире. Ровно на столько же опустилась крыша. В сочетании с 16-дюймовыми легкосплавными дисками и широкой

фальшрадиаторной решеткой новинка, по замыслу, должна была выглядеть современнее и спортивнее предшествующей версии. Инженеры снизили коэффициент аэродинамического сопротивления автомобиля с 0,32 до 0,31. На рельефной задней двери дизайнеры построили линию, переключаящуюся с фарами, в нее вписаны названия марки и модели, а также логотип бренда.

В палитре окраски кузова модель имеет 10 базовых оттенков, три из



HYUNDAI i10

СПЕКТИВУ



которых новые – Dragon Red, Brass и Aqua Turquoise. Учитывая контрастную крышу, которая может быть черного или красного цвета, можно говорить более чем о 20 различных сочетаниях в колористике автомобиля.

Сочетание мягких обтекаемых форм с жесткими ребристыми линиями продолжается и в интерьере машины. Как пояснил руководитель дизайнерской группы Томас Бюркле, такой симбиоз был навеян амуницией спортсменов, в которой естественные формы тела дополняются острой технической графикой.

Весь передовой технологический функционал интегрирован в восьмидюймовый цветной сенсорный экран.

В информационно-развлекательную систему автомобиля при помощи Apple CarPlay и Android Auto безопасно включаются мобильные устройства, работающие на базе операционных систем iOS или Android. Беспроводная зарядка позволяет водителям не беспокоиться о том, что батарея смартфона разрядится в долгом путешествии.

Дополнительную ширину салона дизайнеры подчеркнули вентиляционными дефлекторами, наползающими на дверные кластеры. В дверях предусмотрены большие отсеки хранения. В дополнение к перчаточному ящику дизайнеры обновленного i10 организовали над ним открытое пространство для хранения. Интерьер украшает

трехмерный рисунок в виде сот, а различные сочетания четырех оттенков позволяют персонализировать оформление.

Автомобиль может быть четырех- или пятиместным. Вместительность для пассажиров увеличилась благодаря приросту колесной базы, несмотря на то что в средней части машина стала уже на 1,1 см по линии водителя и переднего пассажира и на 1,3 см – по линии сидящих сзади. Тонировку в области задней стойки уменьшили, чтобы выиграть в обзорности.

Разработчики снизили порог загрузочного проема на 2,9 см и предусмотрели возможность складывания задних сидений одной рукой.



Багажник автомобиля имеет объем 252 литра.

На этапе запуска в производство i10 будет доступен с литровым трехцилиндровым двигателем MPI мощностью 67 л. с. или с 1,2-литровым четырехцилиндровым MPI мощностью 84 лошадиные силы. Для обоих моторов актуальны два варианта 5-ступенчатой трансмиссии – мануальная и автоматическая. Любые сочетания силовых агрегатов дополняются системой Stop and Go.

Комплекс мер безопасности в обновленном i10 включает в себя функцию предотвращения лобового столкновения (FCA), функцию автоматического переключения дальности головного освещения (HBA), помощь в удержании полосы движения (LKAS), контроль внимания водителя (DAW) и предупреждение об ограничении скорости (ISLW). При парковке водителю помогает камера заднего вида, изображение с которой транслируется на экран приборной панели.

Опционально потенциальным приобретателям обновленного i10 доступна платформа Connected Car с полнофункциональной телематикой Bluelink, обеспечивающей значительные преимущества безопасности и защиты, контроля и подключения через



приложение. Функционал платформы позволяет пользователям находить точки интереса (POI) в смартфоне и отправлять результаты поиска в спутниковую навигацию автомобиля. То есть автомобиль будет «знать» маршрут и особенности движения еще до того, как водитель и пассажиры сядут в него. С

приложением пользователи смогут легко находить автомобиль на парковке, будут получать подписку на сервисы Hyundai Live, которые предлагают сопровождение движения в режиме реального времени, сообщают о погодных условиях и камерах контроля скорости (в странах, где это разрешено законом). ■

РЕКЛАМА

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Производитель полного ассортимента пружин



Гарантия 3 года • Самый широкий ассортимент • Продукция соответствует качеству оригинала





НОВИНКИ В ЛИНЕЙКЕ И В ТЕХНОЛОГИЯХ

Harley-Davidson недавно объявил о запуске в производство новых моделей мотоциклов 2020 года. В числе новинок электрический LiveWire, трехколесный CVO Tri Glide и реплика легендарного Low Rider.

Электробайк LiveWire демонстрирует собой новый уровень технологий H-D в области двигателестроения и передового дизайна. LiveWire благодаря прямой передаче крутящего момента полностью электрической трансмиссии H-DTM Revelation способен на стремительное ускорение без необходимости пере-

ключения передач. По прохождении расстояния в 158 километров электроника байка оптимизирует режим движения в зависимости от манеры управления, состояния дороги и нагрузки на мотоцикл в виде багажа.

Трехколесный CVO Tri Glide его создатели называют вершиной дизайнерского мастерства. В трицикле

можно увидеть черты моделей ограниченной серии CVO Limited и CVO Street Glide. Этот премиальный байк создан для особо взыскательных клиентов, что видно по его детально проработанной отделке и безупречной компоновке узлов. В трехколесном мотоцикле инженеры применили трансмиссию Milwaukee-Eight 117 – наиболее мощную, устанавливаемую исключительно на модели линейки CVO.

Мотоцикл Low Rider S примечателен сочетанием традиций с современными технологиями, наделяющими эту машину мощью, маневренностью и отличной управляемостью. В движение байк приводится двигателем Milwaukee-Eight 114. Шасси Softail инженеры оптимизировали за счет внедрения в него компонентов подвески премиум-класса, настроенных на агрессивную езду с горячим мотором. В дизайне этого мотоцикла обращают на себя внимание приподнятый руль, мини-обтекатель, сиденье «соло» и затемненная отделка.

Помимо этих трех звезд сезона-2020 любители мотоциклов Harley-Davidson смогли увидеть новую модель Road Glide Limited, пришедшую на смену модели Glide Ultra. В новинке можно заметить





**ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!**

детали премиум-класса: глянцевый обтекатель, рукоятки с подогревом, колеса Slicer II Contrast Bright, новый бак и медальоны на заднем крыле.

Дока в дальних поездках – модель Road Glide Limited оснащена двумя кофрами и обтекателем Distinctive Aerodynamic Road Glide с тройным сплит-потоком. В мотоцикле работает двигатель Milwaukee Eight 114, обеспечивающий плавное мощное движение. Двойные светодиодные фары Daymaker в ночное время помогают пилоту отлично контролировать дорогу. Подвеска Premium Touring допускает регулировку заднего амортизатора для комфортной и уверенной езды. Управляемые электроникой тормоза Reflex с ABS обеспечивают уверенное торможение практически на любой поверхности. Навигацию, связь и развлечения обеспечивает в мотоцикле информационно-развлекательная система Boom! Vox GTS с цветным сенсорным экраном.

Помимо самих мотоциклов Harley-Davidson представил пришедшие в производство опции и новые технологии. Это такие нюансы, как сделанное в заводских условиях зловещее затемнение Black Finish. Оно наносится на литые алюминиевые колеса Slicer II, на топливный бак, на медальоны переднего и заднего крыльев с глянцевым черным порошковым покрытием, на крышки и выхлопные трубы, на зеркала и багажник Tour-Pak. Со всеми этими деталями гармонируют черные светодиодные фары Daymaker и светодиодные противотуманные фары. Внове для ряда моделей услуга сотовой связи HD Connect, новая технология управления тягой и усовершенствованная антиблокировочная система.

HD Connect позволяет пользователям дистанционно

подключаться к своему мотоциклу и просматривать ключевую информацию о его состоянии. В частности, это обеспечивает и дополнительные

меры безопасности – оповещение о несанкционированном вмешательстве в приложение Harley-Davidson и о попытке угона мотоцикла. ■

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.cro.kz
www.авто-сервис.kz
www.corghil.kz

В ДРИФТЕ ВАЖНО РАЗВИВАТЬ МАШИНУ И ГОЛОВУ

На выставке MIMS Automechanika Moscow 2019 нашему корреспонденту удалось побеседовать со знаменитым российским автогонщиком-дрифтером Георгием Чивчяном, больше известным в кругах дрифтеров под коротким звучным именем Гоша. Спортсмен является чемпионом Сибири 2011 года, трехкратным чемпионом России (2011, 2013, 2014 гг.), чемпионом Российской дрифт-серии Gr (2014, 2018 гг.), участником чемпионата Японии D1GP 2013 года и D1gr (2013, 2014 гг.), победителем FIA Intercontinental Drifting Cup 2018 года.



-Я люблю управлять автомобилем, — начал свой рассказ именитый дрифтер. — Мой отец начал свой бизнес, связанный с машинами, 30 лет назад. До сих пор мы занимаемся реализацией запчастей. Так что я рос в этом мире. Рано начал разбираться в «железе», и чем технологичнее были детали, тем мне было интереснее. Всегда хотелось развиваться, расти. То, что я начал гонять, — один из этапов этого пути.

Купил заднеприводный автомобиль, специально чтобы ехать на нем боком.

Через 4 года после этого приобретения у нас в Красноярске построили гоночную трассу. Ну и понеслось... Мы стали там увлеченно тренироваться. Параллельно занимались доработкой машины, многое меняли. Бывало, что один и тот же узел разбирали-собирали несколько раз. То есть я занимался этим как хобби, получая удовольствие и от процесса подготовки автомобиля, и от заездов. Тогда не думал о дрифте как о спорте. Но со временем это направление стало развиваться, а сейчас Россия входит в тройку топовых чемпионатов мира.

Корр.: Какая подготовка необходима спортсмену?

— Я бы сказал так: физическая форма пилота в дрифте не так важна, как в других видах кольцевых гонок, которые длятся дольше. Заезд в дрифте продолжается максимум минуту. Поэтому в нашем виде важно развивать голову, уметь максимально концентрироваться. А еще нужен «вкат», как говорится. Для этого надо больше ездить. Но и это обеспечивает успех только на 20 процентов. Все-таки важнее техническая составляющая, подготовка автомобиля.

Корр.: Вы готовите машину к каждому соревнованию?

— Да, регулируем, настраиваем под особенности каждой трассы. Я проезжаю пробный круг, фиксирую ощущения, понимаю, что нужно добавить, а что убрать. Стараемся добиться, чтобы машина вела себя стабильно, предсказуемо. Я уже более 10 лет ездю на одном шасси, поэтому хорошо чувствую и понимаю, в какую сторону крутить подвеску, как настроить пружины и амортизаторы. У нас, кстати говоря, пружины, амортизаторы и стойки KYB. Все очень легко регулируется, делается мягче или жестче. В ходе тренировок мы за час командой настраиваем машину. Меняем передаточные числа в трансмиссии, настраиваем жесткость пружин, регулируем развал-схождение — и все, едем гонку. То есть внешне машина не меняется, запчасти к ней другие не прикручиваются. Все ограничивается регулировками.

Корр.: Что бы вы посоветовали начинающим дрифтерам?

— В России очень хорош зимний чемпионат по дрифту. И я бы посоветовал не рваться сразу в летний дрифт, а начать именно с зимнего. Он значительно экономичнее, чем летний. Можно начинать зимой с «жигулей». По всей России сейчас более 25 чемпионатов проходит именно по зимнему дрифту, он очень популярен. Ты заявляешься в гонку, в которой более 30 участников. Бывает и более 50–60. Это интересно и, в общем-то, доступно за небольшие деньги. Поэтому всем желающим советую покупать именно зимний корч, заниматься им, понемногу становиться инженерами. Потому что ты далеко не уедешь, если для своей машины ничего не придумал сам. Хорошее занятие для молодежи!

Корр.: Бывая за рубежом, вы наверняка видели, как развивается дрифт. Расскажите об этом.

– Знаете, если говорить о родине этого вида, о Японии, то там сейчас с дрифтом все довольно грустно. Молодежь им не интересуется. В японском чемпионате возрастная категория спортсменов – старше 40 лет. В России и в Казахстане пилоты значительно моложе. Там дрифт уже на излете, он начался в Японии лет на 15 раньше, чем у нас, поэтому может интерес исчерпывается. В других странах дрифт развивается, причем не всегда в богатых и развитых. Недавно в России выступали ребята из Монголии, увлеченно дрифтит вся Южная Америка. Дрифт развивается в мире так, как никакой другой вид автоспорта.

Корр.: Что бы вы пожелали казахстанским любителям дрифта?

– Я очень рад, что казахстанцы уже не один год приезжают на «Супер Дрифт Битву» в Красноярск. На Гран-при RDS (российская дрифт-серия) в этом году подключались. Здорово, что в вашей стране есть люди, активно продвигающие тему дрифта. Это непростая задача, когда многое приходится делать на энтузиазме. От души желаю им успеха!



Хочется приехать в Казахстан на чемпионат, никогда у вас не был. Это ведь тоже удовольствие – видеть единомышленников, таких же увлеченных

ребят, как ты сам. Всех дрифтеров, кого знаю из Казахстана, считаю добрыми, душевными людьми, мне они нравятся. Надеюсь приехать и вместе погонять. ■

РЕКЛАМА

 **KAZTYREEXPO**

www.kaztyre.kz

**МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА
ШИН И
ШИНОМОНТАЖНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

**17-19
ОКТАБРЯ**
Казахстан
Алматы
ВЦ «Атакент»



Республика Казахстан
050057 г. Алматы, Тимирязева, 42
Телефон: +7 727 275 09 11
Электронная почта:
zhanat@atakentexpo.kz / venera@atakentexpo.kz



БЫСТРЫЕ СУТКИ В БАРСЕЛОНЕ - ГОНКА НА ХАРАКТЕРЕ И МАТЕМАТИКЕ



Опыт участия в круглосуточных гонках на выносливость – первый в карьере казахстанского пилота. Предложение участвовать в них Александр получил от испанской команды, которой нужен был сильный состав. В результате за руль гоночного Seat Leon Cupra села интернациональная команда пилотов, в составе которой были два аргентинца, итальянец и казахстанец.

Корр.: Как менеджеры испанской команды узнали о вас?

– Я был на тестах в Барселоне два месяца назад, там меня и увидели в деле.

В редакции нашего журнала вновь побывал казахстанский автогонщик, семикратный чемпион страны по автокроссу, мастер спорта международного класса Александр Артемьев. Поводом для встречи стало призовое второе место в гонках «24 часа в Барселоне», которое спортсмен завоевал в составе испанской команды.

Посчитали, что я довольно хорошо себя проявил. Притом что было очень жарко, я показал хорошее время.

Корр.: Кроме довольно молодых аргентинских пилотов, в вашей команде был итальянский пилот, выглядевший намного старше вас всех...

– Да, он опытный спортсмен, имеющий за плечами 15 гонок «24 часа». Итальянец привлекал стабильным сдержанным характером, напроць лишённым импульсивности, аккуратностью и собранностью.

Корр.: Это важно в гонке?

– Да, в круглосуточной гонке важно, как ни в какой другой. Вообще, необходимо, чтобы состав команды был сбалансирован по психофизическим характеристикам. Потому что если все пилоты будут азартными, во-первых, возрастет нагрузка на машину, во-вторых – вероятность аварии. Когда же есть баланс, то кто-то сохраняет темп, кто-то отыгрывает время, кто-то бережет автомобиль.

В этой гонке два быстрых пилота – один на Audi, другой на Volkswagen – сорвались со старта, заняли первые две позиции и развернули упорную, острую борьбу с первых кругов. По прошествии

часа тот, кто ехал третьим, обогнал их обоих. Потом и мы их обошли. В общем, один из «горячих» парней финишировал третьим, другой – пятым. То есть гонка на выносливость – это тактика и стратегия, выдержка и расчет.

Мы стартовали с четвертой позиции. И сразу начали откатываться назад. За рулем был итальянец, который в своей сессии финишировал десятым. Я сокрушался по этому поводу, а он спокойно говорил: «Все хорошо, все по плану». И действительно, следующий наш пилот начал уверенно отыгрывать время. Когда вечером я сел за руль, мы были на третьей позиции, я финишировал на второй. Ниже мы уже не опустились.

Один из аргентинских пилотов был самым быстрым из нас, и я спросил, почему не он открывал гонку. Мне объяснили: это была бы катастрофа, потому что он устроит сражение, которое команде не нужно. А вот опытный итальянский пилот не перегрел шины и тормоза, он не оказался торчащим в стене, что, кстати говоря, на гонке тоже было.

Так что команда знала, что делает. Тактика была от испанцев. С нами, конечно, советовались, но главный голос

был за цифрами. Модель наших действий выстраивалась математически.

Предполагалось, что в этой гонке будет много математики, но ее оказалось даже больше, чем я ожидал. С нами работали два инженера, анализировавших таблицы различных технических показателей: по расходу топлива, по износу шин... Когда я посмотрел таблицы инженеров, то был потрясен количеством заложенных в них параметров. Инженеры тоже не спали больше суток, полноценно участвуя в гонке. Нужно ведь было рассчитать минимально необходимое количество пит-стопов. Это сложно сделать абсолютно точно, ведь сказывается и ветер, и температура, и аварии на трассе. Много нюансов. Но с нами работали настоящие профессионалы, они отлично знали, когда и что менять. В каждый круг, в каждый сектор они вносили поправки, корректировали данные. Инженеры команды проделали очень серьезную работу.

Корр.: А что в этой гонке было наиболее сложным лично для вас?

— Мне впервые довелось столкнуться с тем, что в голове необходимо удерживать очень много информации. Когда ты садишься в машину, помимо того что ты должен пристегнуться, нужно, например, правильно установить воду. Потому что оказаться без нее в жару — значит просто сойти с трассы. Нужно подключить рацию и правильно установить переключатель на свою позицию, так как если на рации останутся предыдущий пилот, последует пинализация... Меняешь преднатяг дифференциала... В общем, садишься и начинаешь переключать — что куда. Все это нужно делать быстро и точно. Собранность требуется необыкновенная.

По ходу гонки преднатяг тоже меняется, так как шины ведь стираются. Смещается по ходу гонки и тормозной баланс, больше на заднюю ось, так как мы ехали на переднеприводном автомобиле. Становится немного некомфортно, задняя ось начинает гулять, но смещать баланс необходимо, чтобы не заблокировать передние колеса. Даже короткая блокировка изменит конфигурацию шины, и показать хорошее время уже не получится. Особенно если ехать до пит-стопа предстоит около часа.

Ну и конечно, ты не едешь в идеальных комфортных условиях: всегда кто-то обгоняет тебя, кого-то обгоняешь ты. Мы же гоняли вместе с более мощным классом GT и поэтому находились в постоянно напряженном трафике. Но задача такова: какой бы ни был трафик, ты должен ехать в определенном темпе. Был такой момент: ехали ночью, впереди меня был Porsche. На прямой его пилот то ли чего-то не разглядел на трассе, то ли испугался чего-то... Словом, он сбрасывал скорость в поворотах и меня этим тоже задерживал. В рацию мне стали давать указания во что бы то ни стало обогнать его и вернуться в свой темп. С ним я ехал 2,06, а мне нужно было 2,02–2,03. И вот, рискуя, где-то по траве, касаясь зеркалами, я его обошел. Для меня это было внове — напряженный трафик с участием машин другого класса.



Это достаточно сложно. В голове и так куча информации и параметров, а нужно еще и по рации отвечать, контролировать состояние машины и при этом ехать быстро.

И еще о сложностях. Я готовился к этой гонке. Снижал вес, посещая баню, в теплой одежде бегал и ходил по горам. Потом садился за симулятор. После снова делал пробежки, ездил на велосипеде. Но... ерунда всё это, как оказалось. Перегрев на гонке все равно был колоссальный. Такой нагрузки я в жизни никогда не испытывал. После часа двадцати, когда закончилась вода и температура в машине была адская, меня преследовала только одна мысль — не потерять сознание и удержаться в гонке.

На гонщике надето огнеупорное белье и застегнутый комбинезон. Окно открывать нельзя по регламенту гонки. Машина раскалена. Час в такой обстановке — нормально, час десять — терпимо, час двадцать — уже на пределе. И ерунда, что болят мышцы... С перегревом страшно то, что ты просто можешь выключиться, тем более что добавляются еще и ощутимые перегрузки — торможение с 250 до 100 км/ч заставляет висеть на ремнях. А в рации — «Ничего не знаем! Ты должен ехать еще 10 минут в таком темпе!» И едешь. На воле, на зубах, подкусывая губы. На смене пилота просто выползаешь из машины и приходишь в себя. Там присутствовала семья руководителя команды, они удивлялись, глядя на пилотов после гонки: «Эти люди точно пришли сюда добровольно?!»

Я видел, как выглядел после гонки аргентинец. Мне казалось, что выглядит он плохо. Но когда я сам выполз из машины и посмотрел на себя, то понял, что аргентинец смотрелся просто огурцом по сравнению со мной. Это было днем. Ночью, когда стало прохладнее, — никаких проблем. А вот ближе к рассвету

стало проявляться много ошибок пилотов. Раза три в миллиметрах я расхотелся с машинами более мощных классов. Очень напряженные моменты! Потому что знаешь, что позади много часов гонки и, столкнувшись, можно все потерять моментально. А за тобой ведь команда. Множество людей готовили машину, помогли в гонке... Ответственность чувствуешь небольшую.

Корр.: Расскажите немного о машине, которой вы управляли на гонке.

— Это был Seat Leon Cupra, который я неплохо знаю. Хотя особенности были. Например, последнее время я гонял с секвентальной коробкой передач, а в этот раз мы ехали на DSG. Объясняется это тем, что у автомобиля с секвентальной коробкой очень короткий ресурс самой коробки, приводов, двигателя и колес. Для коротких гонок высокий КПД, жесткие передачи оправданны, но приводы в таком режиме выдерживают около 1000 километров, а в 24-часовой гонке дистанция выходит гораздо больше. Да, на DSG машина медленнее, не случайно все лидеры гонки были на этой коробке. Еще отличались тормозные колодки, их компунд не допускал резкого торможения.

Корр.: Кто и как готовил машину к гонке? Какими силами?

— Автомобиль готовили испанцы. Машину они перед гонкой полностью разобрали, остался только кузов. Поставили новый двигатель, новую коробку и приводы, новые ступицы. В четверг мы весь день тестировали автомобиль. Вечером в четверг машину снова разобрали, установили новые подшипники, ступицы, приводы. В пятницу ездили минимум, буквально два-три круга квалификации.

Корр.: На каких шинах ехали?

— Hankook. Они были от организаторов, поэтому никакие другие мы использовать не могли. По шинам в этой гонке особенности были.



В короткой гонке два-три первых круга шина обеспечивает максимальное сцепление, потом оно падает. Здесь тоже было так, но один комплект колес мы оставили для квалификации, несколько для гонок. Почему? Потому что на тренировках мы их плавно прогревали, потом плавно остужали. Так шины в гонке ходили дольше, а это было важно. Это позволяло полтора часа ехать в нужном нам темпе.

Корр.: Сколько машин было на трассе во время гонки?

— От 50 до 70. Основная проблема заключалась в том, что это были машины с разными динамическими параметрами, с разными скоростями. Гонка проходила в различных классах. В классе GT ехали Porsche, Lamborghini и прочие мощные автомобили. В нашем классе TSR ехали Supra, Volkswagen Golf, Audi, Peugeot 208. Машины нашего класса — это автомобили

практически со стандартным двигателем, коробки были и секвентальные, и роботы DSG. Класс TSR популярен во всем мире, так как машины это в общем-то бюджетные, надежные, с практически заводскими параметрами. Так вот, если машины нашего класса прямые проходили со скоростью 250, то машины GT ехали 300. Вот и представьте: постоянно приходилось кого-то догонять, бороться, соперничать, обходить в поворотах, да еще и не допускать контакта. Для меня это было сложно.

Корр.: Трассу команда знала?

— Да, трасса была нам всем хорошо знакома.

Корр.: У каждого из пилотов команды было часа четыре на отдых?

— Времени на отдых было меньше, так как уже за полчаса часа перед собственным стартом гонщик сидит в полной экипировке, ведь на трассе неожиданно может случиться всякое, может потребо-

ваться замена пилота.

Корр.: Как восстанавливались после гонки?

— Идешь в душ, потом к спортивному массажисту. Он восстанавливает мышцы, подклеивает их специальным скотчем. Можно с полчаса полежать. Спать невозможно. И, в общем, все бы ничего — и боль в мышцах, и напряжение... Тяжелее всего переносилась жара. За сутки гонки я стал легче на 5 с лишним килограммов.

Корр.: Такая жара — особенность этого года?

— Да, местные жители говорили, что они такой высокой температуры в эту пору не припоминают. Мы стартовали в 33 градуса, если не ошибаюсь. А вот на следующий день уже было прохладнее — градусы 28–29.

Корр.: У вас ведь и без технических проблем не обошлось?

— Да. За 10 минут до финиша полетел передний правый амортизатор, и если бы на замене все затянулось, мы могли откатиться далеко назад, за третью позицию. Но все прошло хорошо. Амортизатор поменяли минуты за четыре, за два круга.

Корр.: Ого! Механики тоже ставили свои рекорды!

— Да, у них была своя гонка. Мне было интересно, как будут менять тормозной диск. Оказалось, что его ставят в сборе, вместе с колодками и суппортом, благодаря быстроръемным приспособлениям. Механики откручивают два соединения и стараются не допустить попадания воздуха. В длинных гонках на тормозных шлангах разрешен быстроръем.

Или смена колес... В нашем классе была запрещена большая центральная гайка, поэтому все было традиционно, как в серийных автомобилях. Так вот механики устанавливали специальную машину, выкручивавшую и удерживавшую сразу все гайки. Это сильно ускоряет процесс. Вроде бы мелочь, но эти мелкие детали тоже складывались в копилку успеха.

Корр.: Какие моменты гонки принесли наибольшую радость?

— Знаете, вся гонка впечатлила. Это что-то невообразимое: когда в обед, садясь за руль, ты видишь в гонке, как наступает вечер, потом наступает ночь, ты видишь огни города, автомобилей... Потом рассвет. Начинается новый день... Звезды, ветер, солнце. А ты мчишься и мчишься. Гонка длиною в сутки видится как гонка длиною в жизнь. Время там растягивается так, будто ты в гонке живешь очень давно. И мне это ощущение нравилось! Не зря люди так влюбляются именно в 24-часовые гонки. Со временем там происходят чудеса, это определено. Время как будто перестает там существовать. Драйв и адреналин гонки со мной до сих пор, я еще не могу спокойно спать. Сколько гонок я прошел, но такое в моей жизни впервые.

Помимо эмоций это особенная тактика, специальные настройки автомобиля, другие задачи для пилота. Даже газ здесь открывать нужно иначе, чем где-либо, чтобы сохранить шины. Конечно, хочется ехать максимально быстро, но ты понимаешь, что, проиграв доли секунды, ты

можешь сохранить резину и проехать на ней еще пять кругов.

Мы в команде изучали телеметрию друг друга, и это мне помогло на трассе. В плане пилотирования я открыл для себя многое. Несмотря на то что базовые вещи давно известны, некоторые тонкости можно ощутить, только работая в одном экипаже.

Корр.: Возникло желание участвовать еще?

— Желание есть всегда. Дело только в бюджете. Это очень затратное дело, а спонсоров найти непросто. Испанцы предложили мне выгодные условия, большую часть затрат взяли на себя, но мне все равно пришлось внести некоторую сумму в бюджет. Я много работал, чтобы попасть на эту гонку, у меня до сих пор старый дизельный автомобиль, который разваливается. Он развалился, и я почти месяц ездил на автобусе. Но это было неважно, важна была гонка. Поэтому, если появится возможность, снова поеду гонять.

Корр.: Как вы оцениваете организацию и судейство гонки?

— Все было организовано на высочайшем уровне, хорошо продумано. Вплоть до того, какие скотчи и мази использовать, как питаться. До гонки мы жили в гостинице, во время гонки — в моторхоуме. Рядом было организовано питание. Было удобно и приятно. Да и судейство упрекнуть не в чем. К нам относились с пониманием. Например, хотя окна в автомобиле открывать было нельзя, но если они были не совсем плотно закрыты, судьи не делали замечаний.

После того как отъездил сессию, ты заезжаешь на заправку, и отстегиваться там нельзя. Но чтобы быстро поменяться со следующим пилотом, тебе нужно подготовиться. Сетки мы не использовали, но был ремень, фиксирующий руку, лежащую ближе к борту. Вылезти наружу с этим ремнем невозможно. Поэтому на заправке мы подгоняли ремень ближе к запястью, чтобы снять его быстрее. Судьи это, конечно, тоже замечали, но и здесь относились с пониманием.

В момент смены пилотов осуществить все быстро и точно очень сложно. Накануне я писал себе на листках последовательность действий, заучивал все наизусть, многократно проигрывал в голове, чтобы на гонке не суетиться и что-нибудь не забыть.

Корр.: И в результате все получилось? Ничего не забыли?

— Да, на трассе все прошло как по нотам. Забывать стал позже: после гонки оставил камеру в машине, чуть не оставил в аэропорту свою сумку. И до сих пор чувствую себя несколько рассеянным, чего раньше за собой не замечал. Видимо, мозг отдыхает.

Корр.: Как вы общались с коллегами?

— Вся команда говорила на испанском, итальянец знал язык. Я тоже месяц перед поездкой занимался экспресс-курсом испанского. Нужно ведь уважать язык команды, в которой я буду выступать. Но ради меня команда частенько переходила на английский. А иногда и слов не тре-



бывалось. Понимали друг друга на языке эмоций, жестов, мимики.

Корр.: Сколько человек входило в команду?

— Думаю, что всех вместе набралось бы человек 25–30. Это те, кто принимал непосредственное участие в самой гонке. Это владелец команды, два инженера, координатор, 7–10 механиков, четыре пилота, два повара, врач и другие специалисты.

Корр.: Зрителей было много?

— На трибунах — не очень. Зато в паддоке ночью было тесно. Туда был разрешен бесплатный вход, и было очень много народу. В три часа ночи после своего заезда я вышел туда — полно людей. В основном это были молодые люди. На этой гонке, как и на других в Европе, я снова увидел традицию, распространенную у болельщиков, забирать домой

использованные шины. Немало было тех, кто нес огромные использованные широкие слики. Такие сувениры на память. Я думаю, что так делают люди, тоже больные автоспортом, для них это частичка мира, который им дорог.

Корр.: В Европе очень интересно организовывается антураж гонок, которым сопутствуют конкурсы для зрителей, продаются памятные сувениры и символика, организовываются встречи со спортсменами...

— Да, здесь все это тоже было. Люди соревновались в гонках на симуляторах, брали автографы у пилотов, фотографировались. Целая программа была. Заметно было хорошее настроение у людей.

Корр.: Снаряжением вас обеспечивала команда?

— Вот с этим было все непросто. Дело в том, что за два месяца до гонок,



ринговой машины в центре Барселоны, разбив стекло. Украли сумку со всеми вещами. Я остался в шортах и с рюкзаком, в который, к счастью, сложил документы. Особенно жалко было шлем, расписанный на заказ символикой Казахстана. Был там и комбинезон. Позвонил в полицию, ехать ко мне они отказались. Тогда я сам поехал в участок, прождал там пять часов, чтобы оформить документы по страховке. Машина и багаж были застрахованы. Участок был полон заявителями с подобными случаями. Так что имейте в виду, что в Барселоне сейчас вот так. Я много лет там тренируюсь, но такого, как сейчас, там раньше не было. Страховая компания оплатила мне ущерб – 800 евро, хотя я, честно все подсчитав, заявил им ущерб на 1500 евро. Один шлем мой стоил больше 500 евро.

Корр.: И что же с экипировкой на гонку? Пришлось приобретать заново?

– Нет, у меня был комбинезон Volkswagen, пришлось заклеивать его стикерами «24 часа Барселоны». Шлем помогла с большими скидками купить испанская команда.

Корр.: Но призовое место принесло вам и денежное вознаграждение? В качестве задела на будущие гонки?

– Нет, два кубка, с которыми я пришел в редакцию, – это все материальные дивиденды, которые я получил. Считаю, что если меня интересуют гонки, то я должен сам на них зарабатывать. Дороже эмоций, радости от успеха для меня ничего нет.

Корр.: Кто оказался впереди?

– Выиграли шведы, выступавшие на такой же машине, как у нас. Я видел, как решительно они атаковали поребрики, сильно рисковали на обгонах, касаясь соперников зеркалами. То есть они посчи-

тали для себя допустимым больше риска и стресса для автомобиля. Они ехали быстрее на три-четыре круга. С другой стороны, от того, кто шел третьим, нас отделяло кругов пять. Этого задела было достаточно для благополучного разрешения ситуации с амортизатором. Коллегиально обсудив в команде нашу стратегию, мы решили, что нас устраивает имеющийся результат. Оглядываясь назад, сейчас я могу сказать, что, доведись пережить эту гонку еще раз, я все сделал бы так же.

Корр.: Не могу не спросить о том, каковы планы на будущее.

– Побольше работать, чтобы снова отправиться на гонку. Ежедневно садиться за симулятор. Параллельно буду вести переговоры с командами, со спонсорами. В идеале я хотел бы проехать весь сезон, и даже не важно где.

Минимум хотя бы тесты я проеду. Потому что если раз в год я не сяду за руль настоящей гоночной машины, то потеряю форму.

Корр.: Каков был возраст пилотов, участников команды?

– Разный. Самым взрослым был итальянец, которому 57 лет. Двое аргентинцев были молоды – до 25 лет. Мне – 35. Итальянец открывал гонку при самом жарком солнце и чувствовал себя в общем неплохо. Он был спокоен, ощущалось, как он умеет наслаждаться жизнью. И знаете... где-то его настроение и меня морально поддержало. Я понял, что мой возраст далек от критического для спорта, для гонок. Меня это радует.

Корр.: Спасибо вам за интересную беседу! Очень рады за вас! Желаем, чтобы вы как можно полнее насыщали свою жизнь тем, что вам так нравится. ■



Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №08-2019

О	Р	Б	И	Т	А					К
			О		Р		О			О
К	А	Л	Л	И	Г	Р	А	Ф		
И		О		Е			Д	А	Р	
Н		Т	У	Р	Н	И	Р			
Г	Л	О	Б	А			Н	О	Ж	
				О		Д	А	Н	А	
О	Г	А	Й	О		Т		В	А	Р
М		К		Т	Р	А	В	А		
М	И	М	И	К	А			И		
Е				Н		Н	А	С	А	
Т				Г	Л	Е	Б		Д	
Р	У	Т	А			Т	У	Ч	А	

↙	Дикая лошадь	↘		↙						↘
	Есть в каждой розетке		Отношение чертежа к натуре		Здоровяк	Франц. живописец XVII в.	Преобразователь глины			
	Сыграл Ватсона									
↘			Часть цветка		Соавтор Петрова		Кормит человека и белку			
	Казацкий лагерь	↘								
	Пряность		Певец ... Бобул	↘	Забор из веревок					
↘							Объединение		Корпус снаряда	
	"Водитель" кобылы	↘	Высокий нескладный человек		Кокосовая начинка	↘				
↘					Грубая шутка		Х/ф "Зита и ..."			
	Долгополая шуба		Киевская княгиня	↘						
↘					Река Емели Пугачёва	↘				
	Царская немилость		Доход с земли	↘						
↘					Чин, ранг	↘				

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

WWW.A-MASTER.KZ



ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В СЕТИ КИОСКОВ И ТОЧЕК РЕАЛИЗАЦИИ КОМПАНИЙ

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

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

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



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

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

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

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



ЗВЕНЬЯ ВАШЕГО УСПЕХА

Оцените преимущества комплексных сервисных решений для систем цепного привода

Готовые к установке ремонтные комплекты, а также отдельные компоненты цепного привода INA - идеальное решение для СТО. Новый специальный инструмент для технического обслуживания двигателей VW Group делает работу механиков значительно проще. Экономия бесценного времени и средств - еще одно звено Вашего успеха.

Больше информации:
www.schaeffler.ru/aftermarket
www.repxpert.ru



SCHAEFFLER