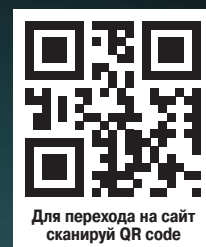


pitstop



Для перехода на сайт
сканируй QR code

www.pitstop.kz

FERRARI BR20
AUDI A8
АРСЕНАЛ

TOYOTA BZ4X
ШОУРУМ

НОЯБРЬ
ХРОНОГРАФ



Mitsubishi Outlander PHEV

MANSORY DBX
DELTA4X4 JIMNY
MANHART GLR 700

ТЮНИНГ

BMW R18 THE WAL
APRILIA TUAREG 660
KAWASAKI NINJA 2022
MULTISTRADA V4 PIKES PEAK

МОТОКЛУБ



KIA EV6



BMW K 1600



ISSN 2221-8505

9 772221 850009

0 1 1 2 1

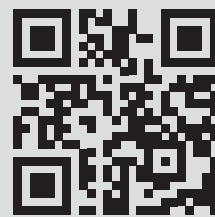
КОНКУРС ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА



ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!

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

регистрайся на www.best.com.kz



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

КАТЕГОРИЯ «АВТОКОМПОНЕНТЫ»

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

В эту категорию вошли 12 номинаций:

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

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

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

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

В эту категорию вошли 7 номинаций:

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

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



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup[®]



НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS



KYB
Our Precision, Your Advantage



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

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



Журнал Pitstop # 11 (169)-2021

Издается ежемесячно с октября 2007 г.

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»

Журнал зарегистрирован в Агентстве Республики Казахстан по связи и информации.

Свидетельство: # 9058-Ж от 20.03.2008

Редакция: г. Алматы, ул. Сарсенбаева, 7

Главный редактор – Дмитрий Саблин

Связь с редакцией: тел.: +7 727 296 98 09,

info@pitstop.kz

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

Рекламный отдел: +7 777 296 98 09

Рекламные материалы, отмеченные словом

«Реклама», и статьи с пометкой PR публикуются на платной основе.

Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

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

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

Nouvelle Kazakhstan © 2021

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



ОБНОВЛЕННЫЙ AUDI A8
– ЕЩЕ БОЛЬШЕ ПРЕСТИЖА И АВТОРИТЕТА
Флагман бренда получил современный дизайн, инновационные технологии и дополнения пакета безопасности. В модельной линейке специально для рынка Китая появилась топовая версия A8 L Horch.



ТРАНСФОРМАЦИЯ МОДЕЛИ ИЗ ЛЕГЕНДАРНОЙ В УНИКАЛЬНУЮ
По индивидуальному заказу одного из постоянных и преданных клиентов дизайнеры Ferrari построили двухместное купе BR20. Автомобиль создавался на базе четырехместного GTC4Lusso с желанием передать дух Ferrari 50-х и 60-х годов прошлого века.



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV
Mitsubishi Motors Corporation (MMC) представила свой флагманский внедорожник Outlander в гибридном исполнении (PHEV). В Японии новинка поступит в продажу уже в текущем году, на других региональных рынках – в течение 2022 года.



TOYOTA BZ4X
Toyota Motor Corporation представила недавно аккумуляторный электромобиль bZ4X (battery electric vehicle, BEV). Это первый автомобиль серии bZ, в котором была использована платформа, разработанная совместно с Subaru Corporation на основе e-TNGA специально для аккумуляторных электромобилей.



KIA EV6 – СОЗДАННЫЙ ВДОХНОВЛЯТЬ
Южнокорейский бренд представил очередную новинку – аккумуляторный электромобиль EV6. Это первая модель, спроектированная и разработанная инженерами Kia на основе модульной платформы E-GMP. Автомобиль знаменует собой начало перехода Kia к новой эре электрификации.



АВТОПРОБЕГ АЛМАТЫ – СОЧИ – АЛМАТЫ
Мы продолжаем серию очерков об автопробеге, организованном нашей редакцией, по маршруту Алматы – Сочи – Алматы. На этот раз речь пойдет о трассах, погоде и городе Сочи.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

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

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



Для перехода на страницу подписки сканируйте QR code

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



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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play





Фото: Комитет автомобильных дорог РК



ЧТОБЫ ВЫЕХАТЬ НА КОЛЬЦЕВУЮ

В 2022 году в Алматы планируется разработать проектно-сметную документацию и затем в согласии с ней продлить две улицы, соединив их с Большой Алматинской кольцевой автомобильной дорогой (БАКАД).

Согласно сообщению агентства Kazakhstan Today, планируется организовать выезд к кольцевой магистрали по улицам Тлендиева и Северное полукольцо. Участок по улице Тлендиева имеет протяженность 8,9 км, по улице Северное полукольцо – 1,2 километра.

Также к БАКАД намечено вывести проспект Абая и улицу Саина, работы по этим направлениям уже ведутся. Проектируется продление до кольцевой дороги и по проспекту Рыскулова.

Компания Osram расширила ассортимент продукции, выпустив новую линейку зарядных устройств BATTERYcharge. Три прибора, вошедшие в нее, предназначены для всех современных автомобильных и мотоциклетных аккумуляторов, вплоть до литиевых и специальных батарей, работающих с системой «старт-стоп».

Как известно, аккумулятор автомобиля, где электроника выключает и запускает двигатель на светофорах и в пробках, должен при неработающем генераторе многократно обеспечивать большой пусковой ток, снабжая зарядом



Фото: Osram

НОВЫЕ ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

еще и бортовую сеть. Поэтому автопроизводители используют для систем «старт-стоп» в основном батареи типов AGM и EFB. Такие батареи отличаются от свинцово-кислотных аналогов составом, конструкцией и наполнением, они требуют и особых зарядных циклов.

Устройства линейки BATTERYcharge могут работать как в зарядном режиме, так и в режиме подпитки, сохраняя надлежащий уровень зарядки, например, законсервированного автомобиля. Новинки поддерживаются двухлетней гарантией производителя.



Казахстанцы смогут теперь приобрести государственный регистрационный номерной знак с красивым сочетанием не только цифр, но и букв. Инициативу о запуске в продажу таких

номеров выдвинул министр цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан Багдат Мусин. Вопрос этот прорабатывался с участием МВД и теперь ожидает

БУКВЫ ЗА ДЕНЬГИ

одобрения законодательной власти.

На правительственном часе в мажлисе министр также сообщил депутатам о том, что количество «красивых» номеров необходимо увеличить, так как спрос на них в стране сохраняется и суммы, поступающие от реализации номеров повышенного спроса, могли бы пополнить бюджет.

Вместе с этим Багдат Мусин напомнил депутатам, что соотечественники теперь могут регистрировать транспортные средства не только через портал Egov, но и с помощью приложений Homebank и Kaspi.kz, обходясь без визитов в центры обслуживания населения. В сентябре 2021 года был зафиксирован 167 561 акт регистрации и перерегистрации транспорта, доля онлайн-операций в этом объеме составляет около 36 процентов.

Фото: из открытых источников





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Фото: «КазАвтоЖол»



Республикалық маңызы
бар автожолдарда
ақылылықты енгізу

Внедрение платности на
автодорогах
республиканского значения

ХОЧЕШЬ ЕХАТЬ – ПЛАТИ

На участках автодорог республиканского значения начинается поэтапное внедрение платы за проезд. Ввести оплату первоначально планировалось еще с начала лета 2021 года, но перевозчики возмутились качеством дорог, за проезд по которым с них хотели получать деньги. Поэтому сотрудники Комитета автомобильных дорог, АО «НК «КазАвтоЖол», РГП «Национальный центр качества дорожных активов», инспекции транспортного контроля Комитета транспорта провели проверку состояния магистралей и обязали дорожные службы провести ремонтные работы по приведению дорог к нормативному состоянию.

Теперь на ряде направлений общей протяженностью 5,8 тыс. км поэтапно будет введена оплата. Это решение реализуется в рамках национального проекта «Сильные регионы – драйвер развития страны».

С 15 ноября плату за проезд стали требовать по семи участкам автодорог первой категории с четырехполосным движением:

- Нур-Султан – Павлодар;
- Капшагай – Талдыкорган;
- Тараз – Кайнар;
- Шымкент – Тараз;
- Шымкент – Кызылорда;
- Шымкент – Ташкент;
- Щучинск – Кокшетау.



Ставки оплаты проезда на участке Капшагай – Талдыкорган (186 км) таковы:

- для легковых автомобилей – 190 тенге;
- для автобусов до 16 мест и грузовых автомобилей грузоподъемностью до 2,5 тонны – 940 тенге;
- для автобусов до 32 мест и грузовых автомобилей грузоподъемностью до 5,5 тонны – 1860 тенге;
- для автобусов свыше 32 мест и грузовых автомобилей грузоподъемностью автопоезда до 10 тонн – 2790 тенге;
- для грузовых автомобилей грузоподъемностью от 10 до 15 тонн – 3730 тенге;
- для грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 15 тонн, в том числе с прицепами, и седельных тягачей – 4660 тенге.

В официальном сообщении отмечается, что как альтернатива платному проезду по данному направлению существует альтернативный бесплатный маршрут Алматы – Кокпек – Коктал – Байгазы – Коголы – Карабулак – Талдыкорган.

Далее до конца текущего года планируется ввести платный проезд на магистралах второй и третьей категорий. Разработчики проекта рапортуют о том, что платные участки дорог оборудованы надлежащей инфраструктурой – здесь работают придорожные кафе, теплые санитарно-гигиенические узлы, гостиницы, АЗС и магазины.

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

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

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

ДМИТРИЙ ДОРОНИН
ПРЕЗЕНТАЦИЯ, КОНФЕРЕНЦИЯ, НАГРАЖДЕНИЕ,
ТИМБИЛДИНГ И КОРПОРАТИВ

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



ОБНОВЛЕННЫЙ AUDI A8

Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Audi



— ЕЩЕ БОЛЬШЕ ПРЕСТИЖА И А

С 1994 года данная модель занимает лидерскую позицию в сегменте роскошных седанов Audi. Четвертое поколение A8, которое бренд представил в 2017 году, подняло автомобиль на новый уровень в отношении мощности, внешнего вида и оснащения. С тех пор и по сей день производитель называет восьмерку «прогрессивным лицом» бренда.

Специалисты компании с четырьмя кольцами продолжили совершенствовать спортивную элегантность модели, вместе с тем усиливая концепцию премиум-класса. Седан представляет собой симбиоз технологичности, новаторских интеллектуальных функций, комфорта и спортивной управляемости. Производитель позиционирует модель как пригодную для автолюбителей с различным опытом вождения — новичков A8 может поддержать умной электроникой, а опытным готов предоставить удовольствие от динамичного движения.

Обновление почти не изменило размеры автомобиля — длина его составляет 5,19 м, ширина равна 1,95 м, высота — 1,47 метра. Колесная база — три метра ровно. Кузов A8 построен по тому же принципу, что и Audi Space Frame (ASF), на 58% он состоит из алюминиевых деталей. Салон усилен стальными компонентами, задняя панель изготовлена из полимера, армированного углеродным волокном. Магниевые стойки завершают концепцию облегченной конструкции.

Флагман бренда получил современный дизайн, инновационные технологии и дополнения пакета безопасности. В модельной линейке специально для рынка Китая появилась топовая версия A8 L Horch.

Audi A8 — это седан, который транслирует миру статус его владельца. В обновленном варианте внешний вид автомобиля стал еще более представительным, уверенным и спортивным. Дизайнеры сделали фальшрадиаторную решетку шире, подчеркнув ее хромированной отделкой. Воздухозаборники приобрели более вертикальную ориентацию, их вид в хромированном обрамлении формой напоминает широкое переднее антикрыло. Над ними

расположены светодиодные фары Digital Matrix с технологией микрзеркал. Это позволяет управлять головным светом с максимальной точностью.

При взгляде сбоку можно заметить плавную линию куполообразной крыши. Ровная непрерывная плечевая линия подчеркивает длину автомобиля. Крупные колесные арки выглядят намеком на присутствие привода quattro, и он действительно есть в стандартной комплектации модели.





Для просмотра других материалов
в этой рубрике сканируйте QR-код

A8 AUDI ВТОРИТЕТА



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ! **pitstop**

Актуальные новости, обзоры новинок автомобильной промышленности, высокие технологии, концепт-кары, мототехника, тюнинг и мотокастомайзинг, репортажи.



Ассортимент колес для обновленной Audi A8 содержит образцы размерностью от 18 до 21 дюйма, включая шесть новых вариантов дизайна. Для топовых версий модели, таких как Audi S8, Audi предлагает колесные диски из углеродного волокна с керамическими тормозными дисками (опция).

Сзади наиболее привлекательно выглядят непрерывная полоса светодиодных фонарей, вставка диффузора в бампере и круглые сдвоенные трубы выхлопа на каждой из сторон. Трубы в хромированных наконечниках – типичный элемент спортивного дизайна Audi S. Пакет дополнений экстерьера S line предлагает ряд элементов в черном цвете.

Для окраски кузова обновленной версии A8 предусмотрено 11 оттенков, среди которых присутствуют зеленый металлик, небесно-голубой, манхэттенский серый и ультрасиний. Новинкой для модели являются пять матовых покрытий – Daytona Grey, Floret Silver, District Green, Terra Grey и Glacier White. По специальной программе Audi exclusive автомобиль окрашивается практически в любой цвет, выбранный заказчиком.

Линейка двигателей включает в себя три варианта с различными уровнями мощности – трехлитровый бензиновый V6 3.0 TFSI, четырехлитровый бензиновый V8 4.0 TFSI (для A8 и S8) и один дизельный мотор. В V8 применяется технология «цилиндр по запросу»,





или COD, система, которая временно отключает четыре цилиндра в умеренном режиме вождения.

Audi A8 55 TFSI quattro и A8 L 55 TFSI quattro оснащены двигателями 3.0 TFSI мощностью 340 лошадиных сил. С места до сотни автомобиль разгоняется за 5,6 секунды, модель L – за 5,7 секунды. A8 60 TFSI quattro и A8 L 60 TFSI quattro благодаря 460-сильному мотору разгоняются до сотни за 4,4 секунды.

Audi S8 TFSI quattro позиционируется как спортивная топ-модель серии. Ее двигатель Biturbo V8 развивает 571 л. с. мощности, что позволяет машине набирать первую сотню за 3,8 секунды. Самая «сильная» и быстрая модель в семействе A8 сходит с кон-

вейера с особенно обширным пакетом оборудования.

Все упомянутые варианты моторизации в стандартной комплектации поставляются с технологией мягкого гибрида (MHEV). В ней используется основная электрическая система с напряжением 48 В. Все двигатели Audi A8 агрегируются восьмиступенчатым типтроником. Благодаря электрическому масляному насосу переключение передач происходит и при отключении двигателя внутреннего сгорания. Постоянный полный привод quattro с автоблокировкой центрального дифференциала входит в стандартную комплектацию, опционально он дополняется спортивным дифференциалом, который активно распределяет крутящий момент

между задними колесами во время скоростных поворотов и тем самым делает управление еще более четким и стабильным.

В обновленной версии Audi A8 в стандартной комплектации оснащается адаптивной пневмоподвеской с регулируемым демпфированием. Опционально же доступна еще и активная подвеска с функцией прогнозирования. Она работает с каждым колесом индивидуально и благодаря передней камере загодя распознает неровности дороги, упреждая регулируя жесткость и демпфирование. Когда в Audi drive select включен динамический режим, система демонстрирует свои спортивные возможности. Сокращаются углы крена в поворотах, при торможении кузов почти не проседает. Таким образом активная подвеска с функцией прогнозирования компенсирует качку. Чтобы облегчить посадку и выход из машины, кузов может подниматься и опускаться на пять сантиметров. Если другой автомобиль приближается сзади к стоящему A8 на расстояние менее двух метров, активируются все сегменты задних фонарей.

Автомобиль имеет широкий спектр систем помощи водителю и обеспечения безопасности, в общей сумме их насчитывается до 40. Большинство из них – включая системы безопасности Audi pre sense basic и Audi pre sense front – входят в стандартную комплектацию. Все «помощники» сгруппированы в три пакета: «Город», «Тур» и «Парковка». Пакет «Город» включает в себя ассистента движения на перекрестке, а также систему Audi pre sense





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АВТОМАЛЯР
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop



360°, которая в сочетании с активной подвеской снижает урон автомобилю от бокового столкновения. В пакете «Тур» центральная система – адаптивный круиз-контроль, работающий во всем диапазоне скоростей. Особенностью пакета «Парковка» является возможность парковать автомобиль дистанционно.

Архитектура внутреннего пространства обновленного Audi A8 ориентирована строго горизонтально, чтобы подчеркнуть ширину салона. Язык дизайна можно назвать сдержанным но выразительным. Для модели предлагается выбор сидений, в том числе с режимом релаксации, массажа 18 пневмоподушками и с подставкой для ног. Лампы для чтения в задней части салона работают по технологии Matrix LED. Подголовники имеют электрическую регулировку. Комфортную температуру обеспечивает четырехзонный климат-контроль. Для удобства пассажиров, сидящих сзади, предусмотрены два 10,1-дюймовых дисплея с разрешением Full HD и даже барное отделение (в программе Audi exclusive). Дополнительный пакет контроля качества воздуха включает ионизатор и ароматизатор.

Сиденья автомобиля в стандартной комплектации отделаны мягкой кожей Valetta. В качестве альтернативы предлагается кожа Valcona с новым коньячным оттенком. Новинкой в отделке салона является также и материал из микрофибры Dinamica в оформлении дверных панелей. Выбор дизайна интерьера допускает оформление в пастельно-серебристом оттенке,

в черном, в красном «мерло» или в коньячном.

В концепции управления Audi A8 задействованы два дисплея размерностью 10,1 и 8,6 дюйма. Цифровая виртуальная кабина virtual cockpit опционально может оснащаться также проекционным дисплеем. В стандартную комплектацию входят теперь система MMI Navigation plus и усовершенствованная аудиосистема Bang & Olufsen, которая через 23 динамика транслирует трехмерное звучание с усилителем на 1920 ватт.

Специально для китайского рынка автопроизводитель подготовил модификацию A8 L Horch. Этот автомобиль имеет длину 5,45 метра, оснащен рамой Singleframe, панорамной крышей, имеет в экстерьере дополнительную отделку хромом и дополнительное стандартное оборудование, в том числе сиденья для релаксации. Впервые в сегменте D в Китае топовая модель предлагает двухцветную отделку. Доступны три цветовые комбинации: Mythos Black и Florett Silver, Florett Silver и Mythos Black, а также Firmament Blue и Ultra Blue.

МОСТР
 MaxMeyer CAR REFINISH
 COITMAX
 3M
 АВТОМАЛЯР ГРУППА КОМПАНИЙ
 www.avtomalyar.kz
 РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ
 InnoColor befara DYNA COAT Admiral
 +7 /727/ 339-82-53, +7 /707/ 225-39-99 e-mail: info@avtomalyar.kz



ТРАНСФОРМАЦИЯ МОДЕЛИ

Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Ferrari



FERRARI BR20 ИЗ ЛЕГЕНДАРНОЙ В УНИКАЛЬНУЮ

Новинка является частью интересного проекта Ferrari Special Projects, в рамках которого по желанию заказчика создаются неповторимые автомобили. На чертежи, расчеты и дизайн-план уходит примерно год. В этих работах принимает активное участие и будущий владелец машины. Затем команда приступает непосредственно к производству.

Создатели нового уникального суперкара характеризуют его экстерьер как динамичный, элегантный, современный и привлекательный. В то же время в нем читается стиль наиболее знаковых моделей в истории Ferrari – машин с 12-цилиндровым двигателем, включая такие, как 410 SA и 500 Superfast.

Автомобиль, созданный в единственном экземпляре, оснащен двигателем V12 и максимально персонализирован с учетом всех пожеланий заказчика. Одним из краеугольных камней процесса проектирования BR20 было радикальное изменение объема. Новинка почти на восемь сантиметров длиннее исходной версии благодаря специальной форме заднего свеса, создающей изящный силуэт, выгодно подчеркивающий пропорции автомобиля. Двухместной машину сделали, чтобы выстроить в экстерьере более

По индивидуальному заказу одного из постоянных и преданных клиентов дизайнеры Ferrari построили двухместное купе BR20. Автомобиль создавался на базе четырехместного GTC4Lusso с желанием передать дух Ferrari 50-х и 60-х годов прошлого века.

плавные линии. Кроме того, такая компоновка предоставила команде дизайнеров во главе с Флавио Манцони некоторую свободу действий, обернувшуюся

в результате построением мощного, но стилистически гармоничного образа.

Широкая фальшрадиаторная решетка также украшена элементом из





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ARCEHAI

МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop

карбона, что подчеркивает стилистическую согласованность BR20 с прочими новейшими тюнингованными моделями Ferrari. В число уникальных элементов, разработанных специально для этого проекта, вошли модифицированные фары. Они более узкие, чем в GTС4Lusso, и несут в себе тонкие дневные ходовые огни, которые делают переднюю часть автомобиля шире и изящнее.

Черная крыша визуально скрадывает высоту кузова, делая машину более приземистой. Ветровое стекло плавно перетекает в поверхность крыши, далее эта линия уходит к корме, возвышаясь над поверхностью багажника, направляя поток воздуха. Позади крыши конструкторы создали аэродинамический канал с возможностью выхода воздушного потока за черной задней панелью через скрытую нишу под спойлером. Эта новая интерпретация flying buttress («летающий контрфорс») отсылает к фирменному стилю моделей GT от Ferrari и к 599 GTB Fiorano в частности.

Под задним спойлером с каждой из двух сторон расположены по паре круглых фонарей. По месту нахождения и форме они согласованы со сдвоенными патрубками выхлопных труб, вписанных во вздернутый кверху задний бампер. Посередине бампера находится аэродинамический диффузор.



Динамику и мощь этого уникального полноприводного автомобиля подчеркивают детали из карбона, а также хромированные высокие фигурные пороги и широкие воздухоотводы за передними колесными арками. Специально для BR20 дизайнеры разработали 20-дюймовые диски с алмазной проточкой.

В интерьере мастера Ferrari постарались также полно проявить свое

искусство. Салон автомобиля отделан карбоном, дубом и кожей двух оттенков – согласно желанию заказчика. Сиденья обшиты темно-коричневой кожей Heritage Testa di Moro и украшены эксклюзивной серебристой вышивкой. Легкость и атмосферность интерьеру придает его непрерывность на всем протяжении от ветрового стекла до багажного отделения.





КАРШЕРИНГ ПОД НАДЗОРОМ ЭЛЕКТРОНИКИ

Компания Bosch разработала техническое решение, помогающее поддерживать безупречное состояние автомобилей, использующихся в каршеринге. Блок датчиков помогает обнаруживать повреждения и задымление внутри машины, данные анализирует искусственный интеллект.

Пилотные проекты с испытанием устройства Bosch Ridescare состоялись в Европе, Северной Америке и Азии. Провайдеры услуг каршеринга тестируют производственную версию системы. Недавно компания Bosch получила официальное одобрение новинки от TÜV. Документом, в частности, подтверждается надежность устройства.

Известно, как неприятно человеку некурящему садиться в автомобиль, который пропах табачным дымом. С устройством Bosch Ridescare такая ситуация будет исключена. Поставщик услуг в режиме реального времени сможет получать информацию о том, был ли автомобиль поврежден или в нем кто-то курил. Ремонт машины или чистка салона будет выполняться оперативнее и в лучшем соответствии с тем, какие виды работ требуются.

Блок датчиков Bosch Ridescare обнаруживает как сигаретный дым внутри автомобиля, так и повреждения снаружи. Доступные до сих пор решения могли обнаруживать дым или аварии, но не и то и другое одновременно. Комбинированная система обнаружения дыма и повреждений Bosch – это первое в мире производственное решение, которое может неопровержимо свидетельствовать о проблемах. Датчики системы могут обнаруживать и случайные повреждения на парковке в то время, когда машина не находится в чьем-либо пользовании.

Как только информация с датчиков о повреждении или задымлении в салоне автомобиля передана на облачный сервер, искусственный интеллект определяет интенсивность повреждения и классифицирует ее для оператора автопарка. Интеллектуальные алгоритмы учитывают данные о динамике движения автомобиля и дополнительную информацию, например о состоянии дороги. Это означает, что поставщики услуг каршеринга могут точно знать, является ли повреждение косметическим или машину необходимо немедленно отремонтировать, чтобы транспортное средство оставалось пригодным для эксплуатации.

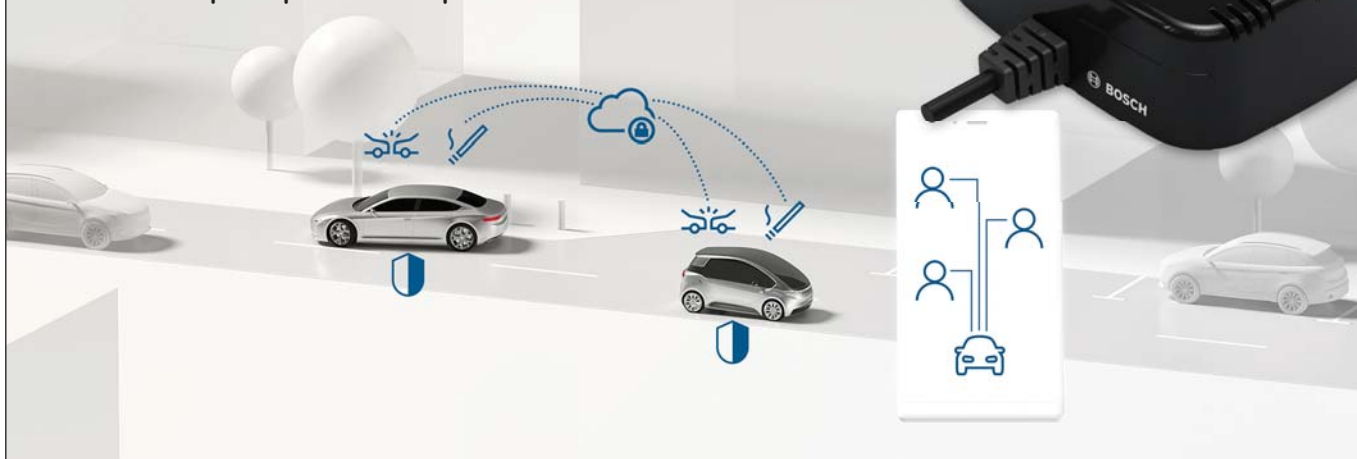
Электроника может определить, в каком месте автомобиль



поврежден: например, в области заднего бампера или даже на днище. Это облегчает документирование и оценку ущерба. Для провайдеров услуг быстрое и прозрачное документирование повреждений отдельных транспортных средств парка чрезвычайно важно, поскольку это единственный способ повысить пригодность автомобилей к эксплуатации и минимизирует время их простоя.

Интересно, что после падения спроса на каршеринг во время пандемии коронавируса эксперты прогнозируют бум в этом сегменте. Рынок мобильных услуг, заменяющих частный автомобиль, в настоящее время оценивается в Европе в 127 миллиардов долларов. По оценкам консалтинговой фирмы Strategy &, потенциал услуг к 2035 году по Европе может увеличиться более чем в четыре раза – до 549 миллиардов долларов.

Как только информация с датчиков о повреждении или задымлении в салоне автомобиля передана на облачный сервер, искусственный интеллект определяет интенсивность повреждения и классифицирует ее для оператора автопарка.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОИЗВОДСТВО ГАЗОВЫХ ПРУЖИН



Так что же собой представляет газовая пружина?

Газовая пружина является пневмогидравлическим регулирующим элементом, состоящим из герметичного цилиндра, свободно перемещающегося поршневого штока с поршнем, масла, уплотнителей и прочих компонентов. Газовая пружина наполняется сжатым азотом, который действует с равнозначной силой на поршень штока. Площадь поршня со стороны штока меньше, чем с обратной стороны, вследствие чего создается толкающее усилие. Дополнительно поршень предохраняет шток от перекоса и обеспечивает демпфирующие свойства пружины. Уплотнители предотвращают утечку азота и обеспечивают герметичное перемещение штока. В то время как масло является смазывающим элементом и обеспечивает дополнительные демпфирующие свойства пружины в конце хода штока.

Несмотря на достаточно простой внешний вид и принцип действия пружины, процесс ее изготовления не простой и многоступенчатый.

Первый шаг в производстве газовых пружин – нарезка цилиндров по заданной длине. Процесс нарезки происходит на специализированном автоматическом станке с последующей очисткой цилиндра от смазочно-охлаждающей жидкости для максимально качественной сварки.

После нарезки следует процесс автоматической сварки блокирующей заглушки с резьбой для концевой фитинга с концом цилиндра. Данная заглушка будет удерживать газ и масло внутри пружины.

После сварки будущая пружина заполняется маслом для обеспечения демпфирующих свойств.

Далее следует процесс сборки самой газовой пружины, который состоит из трех шагов: сборка штока, закрепление компонентов штока и установка штока в цилиндр с последующей проточкой канавки в цилиндре для фиксации штока.

Шаг первый – сборка штока: на заготовленный шток насаживаются направляющие, сальники и заглушка, которая будет удерживать газ и масло внутри пружины, а также направлять шток при движении. После насадки компоненты штока закрепляются.

Шаг второй – установка штока: после сборки шток устанавливается в цилиндр. На данном этапе пружина принимает свои очертания.

Шаг третий – проточка канавки: проточка канавки в нижней части цилиндра осуществляется для фиксации направляющей сальника и заглушки.

После сборки пружина проходит процесс эпоксидной окраски для дополнительной антикоррозийной защиты, а также процесс нанесения информации о производителе и об изделии.

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Большая часть автолюбителей каждый день сталкивается с работой газовых пружин при открытии/закрытии багажника и капота, но мало кто обращает на них внимание до тех пор, пока что-то пойдет не так. Газовые пружины, как и большинство компонентов, со временем изнашиваются и требуют замены. Помимо неудобств неисправные газовые пружины могут быть источником потенциальных опасностей, таких как капоты, падающие на руки, или двери багажника, падающие на головы. Для того чтобы обеспечить длительный срок службы пружины, необходимо понять, что она собой представляет, а также принцип ее работы.

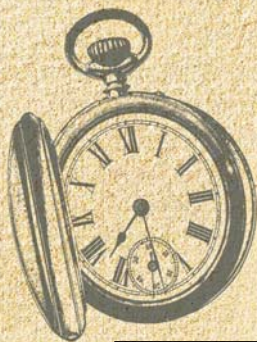
Финальным этапом производства является наполнение пружины газом (азотом), тестирование и насадка концевых фитингов.

Газовые пружины LESJÖFORS изготавливаются из высококачественных материалов. Из-за физических свойств азота внутри пружины сила действия газовой пружины уменьшается на 3,5% при каждом падении температуры на 10 °C и соответственно увеличивается при увеличении температуры. Газовые пружины LESJÖFORS спроектированы с учетом максимальной потери силы в 10% после 40 000 срабатываний при температуре в 20 °C и идеальном крепеже. Такой большой ресурс обеспечивается специальной технологией обработки поверхности штока и идеально подобранным сальником цилиндра. Данное сочетание обеспечивает минимальное трение между штоком и сальником и в то же время препятствует выходу газа при открытии/закрытии пружины. Высокое качество гарантируется современными производственными процессами и сертифицированной системой контроля качества ISO 9001 и TS 16949. Используя передовые технологии, LESJÖFORS производит полный ассортимент газовых пружин, соответствующих или превосходящих качество оригинальных пружин.

Как и прочие компоненты, пружины необходимо менять парами. Вес капота либо двери багажника, как правило, поддерживается двумя пружинами, которые делят нагрузку между собой. Если первая пружина плохо держит нагрузку, то вторая вынуждена принимать на себя нагрузку большую, чем та, под которую она была спроектирована, что может привести к некорректной работе механизма работы капота или багажника. Замена обеих пружин обеспечит безопасность и улучшит подъемные характеристики.

LESJÖFORS производит один из самых широких ассортиментов пружин для легковых и легких коммерческих автомобилей. Ассортимент автомобильных пружин подвески включает более 10 000 стандартных и усиленных артикулов, порядка 2000 газовых пружин, более 250 позиций рессор, а также спортивные комплекты. Гарантия – 2 года на газовые и 3 года на винтовые пружины.





НОЯБРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



60 лет назад

28 ноября 1961 года произошло событие, которое сравнивают с неудавшимся путчем или «ночью длинных ножей». В этот день компания Ferrari лишилась сразу восьми ведущих специалистов. Началось все с того, что Лаура, жена Энцо Феррари, в конце 50-х начала все более настойчиво вмешиваться в дела предприятия. В условиях патриархальной Италии середины XX века и

отсутствия у Лауры какого-либо управленческого опыта это породило активное сопротивление со стороны менеджеров Ferrari. Особенно остро конфликтовал с женой босса руководитель отдела продаж Джироламо Гардини. Все закончилось ультиматумом «или она, или я», и Энцо ожидаемо взял сторону супруги. Это лишь усугубило ситуацию. Почти все технические руководители Ferrari, включая главного инженера Карло

Кити, ведущего разработчика гоночных машин Джотто Бидзаррини и руководителя спортивной команды Ромоло Таволи, составили коллективное письмо в поддержку Гардини. Однако Энцо закурил удила и уволил сразу всех. Такое разрешение конфликта не пошло на пользу ни одной из сторон. Как только был исчерпан потенциал разработок уволенных мастеров, началось сползание Ferrari с вершины. К концу десяти-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

летия творческий застой был настолько очевиден, что Энцо согласился продать компанию концерну Fiat, надеясь, что его мощная финансовая поддержка развернет ситуацию. «Бунтари» тоже в большинстве не достигли прежних высот. Сначала они осели в новообразованной компании ATS (Automobili Turismo e Sport), которой хватило меньше чем на два года. Затем их судьбы разошлись, и на слуху еще некоторое время оставался лишь Бидзаррини. Он построил для марки Iso впечатляющий «гран-туризмо» Grifo. Его гоночную версию Бидзаррини выпускал под своим именем, равно как и менее мощную модель на агрегатах Opel GT. Но главное, именно он создал выдающийся V12 для Ферруччо Ламборгини, другого обиженного Энцо Феррари человека, и этот мотор с многочисленными доработками выпускался до 2010 года.

50 лет назад

1 ноября 1971 года состоялась премьера купе Mitsubishi Galant FTO. Аббревиатура в названии означала Fresco Turismo Omologato, что бессмысленно с точки зрения итальянской грамматики, но «свежестью» первого слова намекает на целевую аудиторию автомобиля. Если вышедшее годом ранее купе

Mitsubishi Galant FTO 1971 г. в.



GTO было ориентировано на престиж и динамику, то укороченная на 36 см и заметно менее мощная машина делала упор на эмоции от управления. Использование капота от «обычного» купе Galant и дверей от GTO удешевляло производство. В том же направлении была проведена модернизация февраля 73-го года, когда от уникального 1,4-литрового мотора серии Neptune отказались в

пользу двигателей Saturn, которые уже ставились на прочие «галанты». Флагманским стал вариант 1600 GSR с более широкими шинами и дифференциалом повышенного трения. Выпуск FTO был недолгим: топливный кризис 73-го года и ужесточение японских стандартов безопасности годом позже привели к существенному падению спроса, и уже в марте 75-го модель уступила место более практичному купе Lancer Celeste. Название FTO вернулось в номенклатуру Mitsubishi только в период 1994–2000 годов.

40 лет назад

12 ноября 1981 года в США дебютировали пикап Chevrolet S-10 и его облагороженный вариант GMC S-15 (позднее – Sonoma). Это были первые компактные пикапы американской разработки. За предшествующее десятилетие пикапы стандартного размера стали намного более производительными, часто превосходя запросы потенциальных клиентов. Этим начали пользоваться японские марки: новые поколения пикапов Toyota и Datsun, появившиеся в конце 70-х, представляли собой более солидные конструкции, чем прежде, и обзавелись полноприводными вариантами трансмиссии. Серия S-10 упирала на те же достоинства, с которыми у американцев уже давно ассоциировались японские авто: простота, надежность и невысокая цена. У японцев же (партнерство Isuzu с GM действовало с 1971 года) были взяты два двигателя: древний 1,95-литровый бензиновый и 2,2-литровый дизель. Моторы собственной разработки включали 2-литровую «четверку» и V6 объемом 2,8 литра. Через год после дебюта пикапов были выпущены сделанные на их основе внедорожники Chevrolet Blazer и GMC Jimmy. От азиатских силовых установок отказались в 85-м, заменив все 4-цилиндровые моторы новым 2,5-литровым семейства Iron Duke. Тремя годами позже в линейку добавился и более серьезный 4,3-литровый

Mitsubishi Galant FTO 1600 GS-R 1973 г. в.



Mitsubishi Galant FTO 1600 GS-R 1973 г. в.





V6, что стало возможным из-за начавшегося в середине десятилетия снижения цен на нефть. Кульминацией этого тренда стал выпуск ограниченной серии пикапов GMC Syclone и внедорожника Turboop, у которых флагманский мотор был дополнен турбокомпрессором с промежуточным охлаждением воздуха. Выпуск первого поколения S-10 продолжался до 1993 года. Машина отлично зарекомендовала себя, и многие американцы до сих пор считают ее лучшим компактным пикапом в истории.

30 лет назад

12 ноября 1991 года представлено второе поколение Rover 800-й серии. По сути это было серьезное обновление еще не старой модели. В то время Rover Group страдала от недостатка средств: основной владелец, British Aerospace, которому группу навязало правительство, не инвестировал почти ничего, а изрядную часть прибыли приходилось отчислять на роялти «Хонде» в рамках партнерства. Так что Rover умудрялся делать хорошие машины практически на коленке. Обновленной 800-й серии, насколько возможно, загладили наружные панели кузова. Улучшили контроль качества и шумоизоляцию. Изменили подвеску, чтобы сделать ход более плавным. Правда, теперь те обозреватели, что раньше жаловались на жесткость, сетовали на потерю точности управления. Отчасти это объяснялось сменой концепции: если первое поколение модели считалось почти что спортивным седаном, то теперь акцент сместили на представительские функции. Несмотря на некоторую половинчатость обновления, второе поколение Rover 800 заслуживает не меньшего места в истории, чем первое. И вот почему: новый 2-литровый мотор T16 не только заметно поднял пик крутящего момента, но и достигал его при 2500 об/мин – невиданный до того успех для 16-клапанного двигателя. Таким образом, наибольшая тяга проявлялась как раз в городских условиях, и 16-клапанник стал по-настоящему повседневным мотором. Кроме того, Rover сумел найти выход из кризиса идентичности, поразившего автомобилестроение на волне увлечения аэродинамикой. В конце 80-х некоторые машины дошли до полной неразличимости анфас (тот же ранний 800-й и рестайлинговый Renault 25). Дизайнеры вернули акцентированную фальшрадиаторную решетку на нос машины, сумев сделать так, чтобы она не выглядела нелепо. Тем самым «роверы» вновь обрели индивидуальность, а вслед за британцами и другие фирмы стали возвращать декоративные решетки на свои модели. К сожалению, на новую КПП денег не нашлось, но Rover сумел доработать коробку PG1 японского происхождения, подняв допу-



Chevrolet S-10 Tahoe 1982 г. в.

стимый максимум момента до 240 Нм. Это позволило выпустить 200-сильный вариант Vitesse Sport. Он получил также спортивную подвеску, дифференциал Torsen и колеса большего диаметра, а нехватку крутящего момента, оставшуюся даже после доработки КПП, компенсировали ювелирным подбором передаточных чисел. Еще одним вариантом было купе. Его планировали для американского рынка, но Rover был выбит оттуда незадолго до смены поколений флагмана. В Европе эта красивая машина не имела больших перспектив, к тому же и цена в первые годы была установлена слишком высокая. Обновленная 800-я серия снискала определенный успех: в условиях быстрого

сжатия размерного сегмента «Е» Rover 800 довольно долго возглавлял список самых продаваемых авто бизнес-класса в Британии. К середине десятилетия возраст машины уже давал о себе знать, но у компании BMW, нового владельца Rover Group, не было внятных планов. Легкий рестайлинг 96-го года 800-й серии не особенно помог. Замена V6, доставшегося от «Хонды», на собственный аналог вышла неудачной: неплохой мотор слишком рано, по обходной технологии, пустили в серию, и процент «детских болезней» превышал разумные пределы. Окончательно ветеран покинул конвейер лишь в конце 1998 года. Ничего лучше Rover уже не сделал.



Rover 827 1991 г. в.



Rover 825 1991 г. в.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Пять лет назад была успешно запущена текущая версия REPXPERT – портала Schaeffler для СТО. С тех пор REPXPERT превратился в сильный бренд на рынке послепродажного обслуживания автомобилей и объединяет все услуги Schaeffler, ориентированные на СТО. В настоящее время к REPXPERT имеют доступ около 200 000 пользователей на 16 порталах на разных языках в 36 странах. Чтобы более понятно структурировать объем информации и сделать интерфейс сайта удобнее для пользователей, компания Schaeffler обновила свой портал для СТО и подняла его на новый уровень. С новой версией REPXPERT 3.0 Schaeffler упрощает ежедневную работу СТО. Портал для СТО нового поколения интуитивно понятен пользователям, быстро направляет их к темам, которые они ищут, и предлагает больше технической информации, чем когда-либо прежде, начиная с домашней страницы.

Быстрая навигация с помощью персонализированной панели инструментов

Обширная техническая информация и данные по ремонту, обзор учебных курсов, новости и события доступны каждому посетителю сайта. Зарегистрированные пользователи имеют еще больше функций: они могут получить доступ к полному каталогу запчастей со всеми данными производителя, а также видеть свои последние действия, например, недавно выбранные продукты или автомобили. Персонализированная запись с индивидуальной панелью инструментов сразу показывает все соответствующие области. Обновленное меню навигации и новая функция глобального поиска по каталогу быстро приводят к нужной информации на REPXPERT. Автосервисы также имеют доступ к бонусной программе, полному набору данных, включая информацию о техническом обслуживании конкретного автомобиля от TecAlliance, и в дальнейшем смогут записаться на курсы обучения.

Новый бонусный магазин для СТО

Зарегистрированные на портале пользователи теперь могут обменивать накопленные виртуальные баллы на полезные в работе СТО подарки. В коробках с продукцией LuK, INA, FAG находятся купоны с уникальными кодами, которые можно вносить через личный кабинет портала REPXPERT и таким образом накапливать бонусные баллы. Ранее накопленные баллы можно было использовать только для обмена на техническую информацию, представленную всемирно известным партнером TecAlliance. Теперь же, выбирая продукцию Schaeffler, сервисные станции могут пополнять свое оборудование такими полезными призами, как

REPXPERT 3.0

– SCHAEFFLER ВЫВОДИТ УСПЕШНЫЙ СЕРВИСНЫЙ ПОРТАЛ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ



налобные или телескопические фонари для осмотра автомобилей, магнитные накидки на крылья, профессиональные многоразовые перчатки, динамометрические ключи, спецодежда разных размеров.

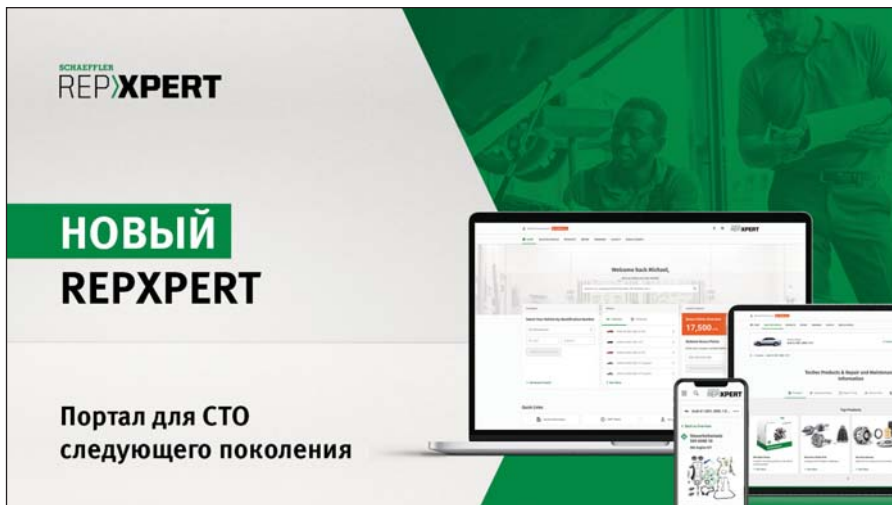
В следующем году ожидается расширение ассортимента подарков за счет добавления специального инструмента для профессионального монтажа систем сцеплений LuK, деталей двигателей INA, ступичных подшипников FAG.

Для участия в программе необходимо зарегистрироваться на REPXPERT.RU как официальная станция по ремонту автомобилей, ввести полные данные, включая ИНН организации, и при накоплении определенного количества баллов разместить заказ на выбранные призы. Обращаем внимание, что бонусная программа рассчитана только на юридических лиц, специализирующихся на техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.

Больше контента для облегчения повседневной работы СТО

Интегрированный каталог запчастей по-прежнему предлагает бесплатно весь ассортимент продукции всех производителей послегарантийного обслуживания и теперь облегчает доступ к обширной информации о техническом обслуживании. Новым является тот факт, что данные о продуктах Schaeffler теперь обновляются ежедневно.

В недавно разработанном учебном разделе многочисленные курсы REPXPERT предоставляют заинтересованным автосервисам обширные теоретические и практические знания: учебные видео, записи тренингов, выбор доступных онлайн и офлайн программ обучения. Кроме того, REPXPERT 3.0 предлагает подробную техническую информацию, которая постоянно расширяется, например видео по установке, пошаговые инструкции, советы по ремонту и помощь при типичных ошибках при установке. ■





MITSUBISHI OUTLANDER

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Mitsubishi



— ОБНОВЛЕННАЯ ГИБРИДНАЯ

По заявлению автопроизводителя, этот автомобиль сосредоточил в себе опыт в технологиях электрификации, в построении полноприводных транспортных средств и разработке платформы со множеством передовых технологий. Создатели модели характеризуют свое детище как автомобиль с мощной динамикой, увеличившейся производительностью и большим запасом хода, вместительным внутренним пространством и широким диапазоном функциональности. Технология управления всеми колесами придает Outlander PHEV плавное, но мощное ускорение, маневренность и высокую проходимость. Немаловажное значение имеет и бережное отношение к окружающей среде, ведь гибридный агрегат имеет довольно низкие показатели вредных выбросов.

Впервые Outlander появился на рынке в 2001 году. Именно он стал первым кроссовером Mitsubishi Motors Corporation. С тех пор три поколения модели неплохо зарекомендовали себя

Mitsubishi Motors Corporation (MMC) представила свой флагманский внедорожник Outlander в гибридном исполнении (PHEV). В Японии новинка поступит в продажу уже в текущем году, на других региональных рынках – в течение 2022 года.

по всему миру. Outlander стал основной моделью в линейке MMC, доля продаж его составляет около 20% в общем объеме продаж бренда. В 2013 году в линейку вошла и модификация PHEV. С тех пор было продано примерно 290 тысяч автомобилей с гибридным агрегатом.

Компания разрабатывала новый Outlander в соответствии с концепцией дизайна Bold Stride, которая выражает уверенное присутствие автомобиля, где бы он ни находился. Экстерьер модели призван визуально внушать уверенность в ходовых качествах новинки. На этот же эффект работают колеса на 20-дюймовых дисках вместе с «мускулистыми» крыльями. Темные стойки и крыша скрадывают высоту автомобиля

и визуально делают его более приземистым. Задняя дверь, выполненная в виде трапеции, сохраняет стилистику классических внедорожных моделей, к ним же отсылают и горизонтально расположенные задние фонари, далеко уходящие на боковую часть кузова. Для модели предлагается до десяти вариантов окраски кузова, включая яркие оттенки серии Diamond Color – Red Diamond и White.

За счет 40-процентного форсирования переднего и заднего электромоторов новая версия Outlander может продолжать движение в гибридном режиме, избегая пуска двигателя внутреннего сгорания даже при резком и сильном нажатии на акселератор. Эту возможность предоставил и переход





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОДУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ



Для просмотра
видео сканируй
QR code

PHEV 2022

ВЕРСИЯ



на аккумуляторную батарею большой емкости с мощностью 20 кВт*ч. Благодаря новой батарее автомобиль может преодолеть в полностью электрическом режиме до 87 км (WLTC). Впрочем, емкость бензобака при этом инженеры тоже увеличили, чтобы расширить общий возможный диапазон движения. Инновационный режим работы педали акселератора позволяет ускоряться и замедляться без помощи других средств управления скоростью. Так водители смогут глубже сосредоточиться на рулевом управлении и будут увереннее чувствовать себя на мокрой или заснеженной дороге. Интегрированная система контроля динамики автомобиля Super-All Wheel Control (S-AWC) имеет новую функцию торможения для задних колес Active Yaw Control (AYC). Это позволяет системе оптимально распределять движущую силу на передние и задние колеса в соответствии с условиями движения. В зависимости от состояния дорожного покрытия и стиля вождения можно выбрать семь различных режимов – от Eco до Power.

Недавно разработанная платформа модели несет в себе усиление жесткости (Impact Safety Evolution), которое обеспечивает высокий уровень безопасности, управляемости и стабильности. Помимо значительного увеличения жесткости передней части кузова и торсионной жесткости ММС использовала горячую штамповку, что придало стальным листам особую прочность на разрыв (1470 МПа). Охватывая салон автомобиля, эти листы допускают минимальную деформацию. Вместе с технологиями активной безопасности, которые превентивно обнаруживают

риски столкновения, опасность травм при ударе сводится к минимуму.

Новый Outlander PHEV оснащен усовершенствованной вспомогательной

системой Mi-Pilot для автомагистралей. В нее интегрированы адаптивный круиз-контроль (ACC) и система удержания полосы движения (LKA) для

ALFA Equip

**ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**

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

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**

Реклама

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

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



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV 2022

помощи водителю в сохранении дистанции между транспортными средствами при одновременном удержании полосы движения. Электроника также обнаруживает знаки ограничения

скорости и автоматически устанавливает предписанную ими скорость. Mi-Pilot взаимодействует с Navi-link, использует картографические данные для автоматических корректировок в

зависимости от поворотов, развилки, смены рельефа или дорожных работ на скоростных автомагистралях.

Благодаря системе Mitsubishi Connect пользователи могут легко получить доступ к экстренной помощи, проверить уровень заряда аккумуляторной батареи, установить время ее зарядки или предупреждение, чтобы не забыть зарядить. Система отображает местоположение припаркованного автомобиля в приложении для смартфона и снабжена функцией родительского контроля.

Горизонтально расположенная приборная панель позволяет легко понять положение автомобиля во время вождения. Широкая центральная консоль спроектирована так, чтобы вмещать в себя больше полезных функций и придавать пассажирам чувство уверенности, основательности и надежности. Интерьер оформлен обивкой с мягкой, приятной на ощупь текстурой и с крупной прострочкой. Мониторы, селекторы и переключатели, по мнению дизайнеров, работавших над наполнением салона, удобны и легко доступны. Объединение заднего электромотора с блоком управления обеспечило достаточно места для установки третьего ряда сидений, делающего автомобиль семиместным.

Автопроизводитель сообщает, что более точная комплектация и цены на новый Outlander PHEV будут объявлены с окончательным утверждением сроков продаж на региональных рынках, ориентировочно во второй половине 2022 года.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ФИЛЬТРЫ ТРАНСМИССИОННОГО МАСЛА

Защита для оптимального качества переключения передач

Для управления работой автоматических коробок передач используется множество электронных, механических и гидравлических компонентов, которые обеспечивают точное и плавное переключение передач. Чистое трансмиссионное масло играет важную роль для исправной работы этого очень важного компонента трансмиссии автомобиля. Мягкое и эффективное переключение передач достигается за счет качественной фильтрации масла и добавления сложного комплекса присадок в базовое масло.

Тем не менее по мере эксплуатации автомобиля рабочие характеристики масла, присадок и фильтра (по причине засорения) постепенно снижаются, что приводит к ухудшению работы точно подогнанных друг к другу компонентов коробки передач. В результате работа коробки ухудшается и возникают рывки при переключении передач, так как контролируемое проскальзывание муфт больше не происходит надлежащим образом. Это ведет к быстрому износу фрикционных дисков, электромагнитных клапанов и других компонентов коробки передач и может стать причиной дорогостоящего ремонта, если не выполняется регулярная замена трансмиссионного масла и фильтра.



Плановая замена

Главной функцией масляного фильтра автоматической коробки передач является очистка масла от загрязнений. К ним относятся продукты износа и грязь, которые могут причинить вред АКПП. Одновременно с этим трансмиссионное масло должно свободно проходить сквозь фильтр без снижения расхода, необходимого для исправной работы коробки передач.

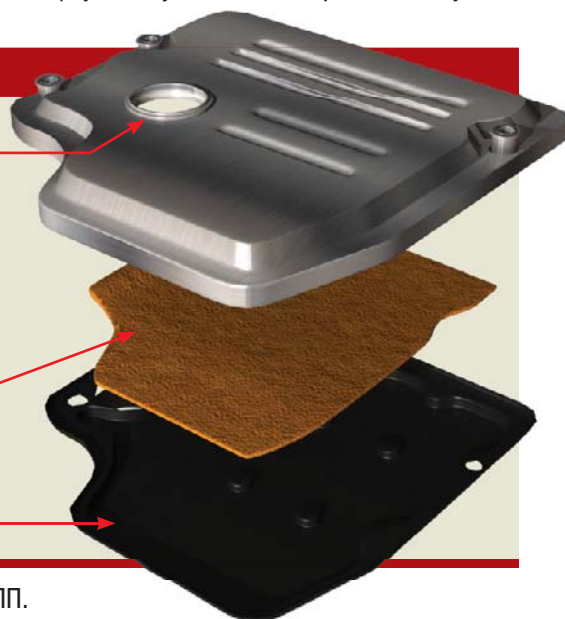
Чтобы обеспечить долгий срок службы и исправную работу коробки передач, febi рекомендует выполнять замену трансмиссионного масла в соответствии с интервалами, предписанными автопроизводителем (с учетом условий, в которых используется автомобиль).

Особенности масляного фильтра автоматической коробки передач

Уплотнительные кольца фильтра изготовлены из высококачественного эластомера для обеспечения герметичности при любой температуре.

Фильтрующий элемент изготовлен из прочного материала, проверенного на способность выдерживать чрезвычайно высокую загрязненность в условиях интенсивного износа (например, при повышенных температурах). Выполняет задачу удаления мелких частиц для снижения износа компонентов в долговременной перспективе и удаления частиц большого размера для обеспечения эффективной трансмиссии при низких температурах. Разработан так, чтобы поддерживать требуемый расход жидкости даже при накоплении продуктов износа.

Корпус фильтра изготовлен из армированного стекловолокном термостойкого полимера и/или из высокопрочной штампованной стали для увеличения срока службы.



Все фильтры трансмиссионного масла febi разработаны с учетом особенностей их применения и соответствуют требованиям автопроизводителя к эффективности фильтрации, чем гарантируют корректную работоспособность жидкости в течение всего срока службы.

Помимо фильтров в ассортименте febi есть и широкий ассортимент технических жидкостей, в том числе и жидкость для АКПП. Мы заботимся о наших потребителях, поэтому с удовольствием сообщаем о новинке —

комплектах для замены масла в АКПП.

Теперь вам не нужно подбирать запчасти по отдельности, ведь это уже сделано за вас.

В составе комплектов есть все необходимое для плановой замены:

- трансмиссионное масло;
- фильтр трансмиссионного масла;
- сливная пробка с уплотнительным кольцом или без него;
- прокладки;
- болты;
- зажимы и заглушки.



Ознакомьтесь с ассортиментом и составом комплектов вы можете, отсканировав QR code

Ну и конечно, напоминаем, что на всю продукцию febi, а также других продуктовых брендов компании bilstein group действует трехлетняя гарантия производителя.





РЕМНИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ И КВАДРОЦИКЛОВ

Одним из ключевых элементов квадроцикла и снегохода является ремень вариатора. В отличие от автомобильных вариаторов, где ремень служит не меньше других основных деталей, в бесступенчатых трансмиссиях квадроциклов и снегоходов ремни приходится менять чаще. Но, как и в случае с автомобилем, если ремень порвется, то техника встанет как вкопанная. И тогда выбор незавидный: либо заниматься ремонтом в поле (это если еще в запасе есть новый ремень), либо вызывать подмогу, чтобы дотащили до дома или мастерской. Не случайно к ремням вариаторов квадроциклов и снегоходов предъявляются повышенные требования по качеству, производительности и надежности.

Один из известных производителей вариаторных ремней для мототехники — компания Dayco. В ее портфолио представлены ремни вариатора для большого количества моделей и разновидностей снегоходной и ATV-техники. Для вариаторных трансмиссий мототехники Dayco предлагает ремни трех основных классов. Каждый из них соответствует мощности двигателя и особенностям эксплуатации снегохода или квадроцикла.

Ремни Dayco HP



Ремни серии HP (High Performance) отличаются оптимальным соотношением цена/качество. Эти ремни идеально подходят тем, кто склонен к спокойному стилю вождения. В ремнях HP используется полихлоропреновая резиновая смесь и арамидный корд. При аккуратной эксплуатации техники ремни HP живут долго и счастливо.

Обладателю более мощной модели снегохода или мотовездехода, не упускающему возможность активно прохватить по бездорожью, адресованы **ремни серии HPX** (High Performance Extreme). Ремни Dayco HPX изготовлены из полихлоропрена, армированного волокном усиленного арамидного корда. Это обеспечивает повышенную прочность и долговечность. Ремень Dayco HPX легко отличить от более простого HP по наличию ребер на внешней стороне — они делают ремень более гибким и предотвращают износ ремня из-за перегрева, обеспечивая отвод тепла.

Ремни Dayco HPX



Для опытных райдеров, привыкших выжимать из своей техники максимум, предназначена серия ремней ХТХ (Xtreme Torque). **Ремни Dayco ХТХ** подвергаются запредельным нагрузкам во время спортивных гонок и отлично работают на технике с мощным движком — объемом двигателя более 800 кубов при оборотах 12 000 в минуту и выше. Не зря ремни ХТХ называют супернадёжными. Dayco изготавливает их из специального полимерного материала с самым высоким уровнем армирования, который сохраняет свои характеристики при любых рабочих температурах.

Ремень ХТХ не спутаешь с другим ремнем Dayco: у него есть зубья, глубокие на внешней стороне и закругленные на внутренней.

Особенности ремней для квадроциклов Dayco ХТХ:

- Более быстрый и стабильный отклик дроссельной заслонки на высоких скоростях.
- Более быстрый отклик дроссельной заслонки при ускорении на средней скорости.
- Повышенное вторичное ускорение на высоких оборотах.
- Снижение проскальзывания при самых высоких уровнях крутящего момента.
- Лучшая производительность при торможении двигателем.
- Прочностная надежность, проверенная при повышенных оборотах двигателя (более 12 000 в минуту).
- Работа при более холодных температурах (в сравнении с аналогами).

Ремни Dayco ХТХ



Кстати, типоразмерная линейка ремней ХТХ позволяет применять их вместо ремней HP. Многие райдеры прибегают к этому для того, чтобы повысить надежность и срок службы вариатора в не особо мощной технике, ведь выносливость ремней Dayco ХТХ высока.

Даже самый прочный и выносливый ремень обладает определенным ресурсом, который рано или поздно исчерпывается. После этого привод неизбежно выходит из строя. Чтобы это не случилось неожиданно и, как это часто бывает, в самый неподходящий момент, нужно следовать простому правилу: периодически внимательно осматривать ремень, как минимум перед началом сезона и при регламентных работах по обслуживанию техники. Если на поверхности появились трещины или видны разрывы резины и корда, ремень придется менять. Важно отметить, что причины появления такого рода повреждений часто кроются не в самом ремне. Порой они связаны с деталями, с которыми ремень контактирует, либо с особенностями эксплуатации техники конкретным владельцем. Так, например, истирание одной из боковин ремня, как и его полное разрушение, может стать результатом несоосности шкивов.

Нужно помнить, что ремень изнашивается не только при эксплуатации, но и от процесса естественного старения, если долго лежит на складе или в гараже. При соблюдении правил хранения ремни Dayco сохраняют рабочие характеристики на протяжении пяти-семи лет с момента изготовления.

Установить новый ремень вариатора в квадроцикле или снегоходе проще, чем в автомобиле. Однако тут тоже нужны определенные знания и навыки. Эксперты Dayco советуют доверить эту процедуру специалистам. Если при монтаже будут допущены ошибки, ремень долго не прослужит. А чтобы правильно установленный ремень вариатора полностью отработал заложенный в него ресурс, его нужно правильно обкатать. Первые 50 километров пробега после замены ремня ездить следует при оборотах мотора не выше средних.

Прочность и надежность в суровых условиях



Ремни OE-качества для вариаторного привода. Прочный и производительный ремень вариатора – один из ключевых параметров эффективной работы снегохода или квадроцикла. Поэтому ремни Dayco спроектированы с учетом различных типов нагрузок и скоростей.

DAYCO®

MOVE FORWARD. ALWAYS.™



Текст: Михаил Логинов,
фотоматериал Toyota



Toyota bZ4X

– ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ЭЛЕКТРОВНЕ

Toyota Motor Corporation представила недавно аккумуляторный электромобиль bZ4X (battery electric vehicle, BEV). Это первый автомобиль серии bZ, в котором была использована платформа, разработанная совместно с Subaru Corporation на основе e-TNGA специально для аккумуляторных электромобилей.

В аудитории потенциальных приобретателей новинка позиционируется производителем как простой в использовании, практичный, хорошо защищенный и управляемый автомобиль. Для корпорации же новая модель – одно из средств решения актуальной задачи глобального масштаба, достижения к 2050 году углеродной нейтральности. Начиная с bZ4X «Тойота» намерена активно продвигать внедрение BEV по всей модельной линейке. К 2025 году компания планирует начать поставлять в Китай, США, Европу и Японию до семи новых моделей Toyota bZ.

Благодаря новой платформе, которая объединяет уникальные требования BEV с низким центром силы тяжести и большой жесткостью, в Toyota bZ4X инженерам, по их мнению, удалось добиться высоких внедорожных характеристик, а также плавного, интуитивно понятного вождения. Важно, что в Toyota стремятся к созданию электромобиля, которым можно было бы безопасно и удобно пользоваться в течение многих лет, в том числе и в зимних условиях. Для этого машины планируют оснащать аккумуляторными батареями с высоким коэффициентом сохранения мощности –

до 90% через десять лет эксплуатации транспортного средства. Помимо этого в новинках корпорации устанавливается новейший пакет активной безопасности Toyota Safety Sense, а также используется конструкция кузова, адаптированная к столкновениям с любого направления, и аккумуляторная батарея,

обеспечивающая безопасную эксплуатацию электромобиля. Отсек блока BEV снабжен поперечной рамой, прочно соединяющей левую и правую передние части для лучшего поглощения энергии столкновения.

В производстве ключевых узлов кузова Toyota bZ4X широко применялись



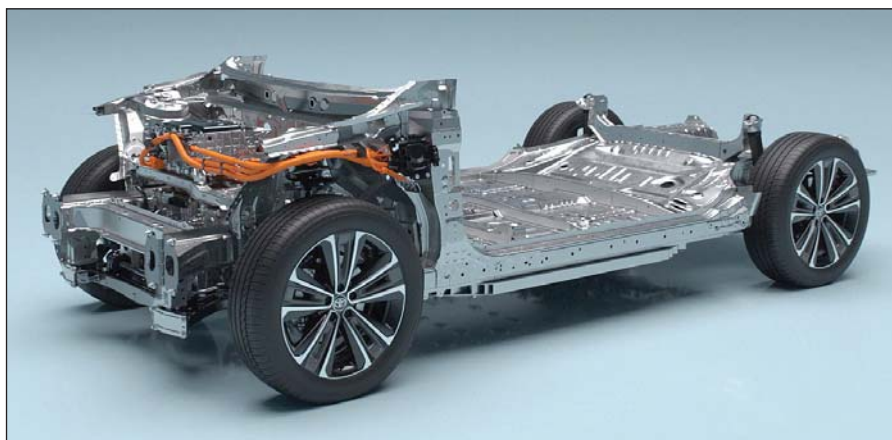


ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Для просмотра
видео сканируй
QR code

БЕДОРОЖЖНИК



детали, выполненные из высокопрочной стали методом горячей штамповки. Таким образом удалось достичь необходимой жесткости различных частей, в том числе пространства вокруг аккумуляторной батареи, в области передней и задней подвески и вокруг радиатора.

Экстерьер электромобиля выражает желание дизайнеров Toyota создать формы, передающие ощущение передовых технологий и в то же время красоту, присущую классическим автомобилям. Они стремились создать гармонию прогрессивных обтекаемых

и стильных пространств, транслирующих мощь внедорожника. Спереди ярким элементом дизайна выглядят срезанные углы с нишами воздухозаборников. Дизайнеры назвали эту аэродинамическую форму «голова акулы». Длинная колесная база позволила оснастить машину крупными колесами, размер которых визуально увеличивают обводы колесных арок. Задние комбинированные фонари, дверь и бампер зрительно формируют трапецевидную структуру, которая акцентирует внимание на мощной стойке

автомобиля.

По мнению разработчиков, силовой блок электромобиля с передним и задним двигателями отличается быстрым откликом и точным управлением мощностью, что наделяет машину четким линейным ускорением. Технология полного привода Subaru и система X-Mode с функцией Grip-Control позволяют использовать электромобиль для различных целей – от повседневной езды в городе до передвижения по легкому бездорожью или увлекательного динамичного вождения.





Высокие ходовые характеристики, присущие bZ4X, способны опровергнуть распространенное представление о том, что электрифицированные транспортные средства скучны и пресны. Это особенно ясно чувствуется в отношении полноприводного варианта модели. Чтобы наделить машину надлежащей динамикой, конструкторы с помощью тонкого аккумулятора большой емкости, расположенного под полом, сформировали низкий центр тяжести. Они также выстроили некую «Ось E», интегрировав в ней двигатель, трансмиссию и инвертор. Блок электроснабжения (ESU) в электромобиле объединяет в себе функции зарядки и распределения энергии. Пополнить заряд батареи до 80% можно от стационарного устройства высокой мощности с постоянным током в 150 кВт, на это потребуется 30 минут. Аккумулятор электромобиля, по отзывам разработчиков, имеет высокий коэффициент сохранения емкости, а также допускает восстановление и переработку. В качестве опции для bZ4X предлагается солнечная панель на крышу. Она способствует увеличению запаса хода, так как позволяет заряжать батарею на парковках. Функция внешнего источника питания предоставляет возможность запитывать от электромобиля дома или приспособления для активного отдыха. Солнечная энергия может, например, освещать или обогревать дом.

Инженеры тщательно проработали вопросы безопасности энергоснаб-



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Toyota bZ4X

жения. Для предотвращения перегрева они предусмотрели основной и резервный мониторинг напряжения и температуры батареи. Это позволяет своевременно обнаруживать ненормальный нагрев. Использование охлаждающей жидкости с высоким сопротивлением предотвращает возгорание от коротких замыканий, даже если есть утечка охлаждающей жидкости из аккумулятора.

Внутри автомобиля инженеры и дизайнеры попытались создать домашний комфорт. Они предоставили здесь столько же свободного пространства, как и в большом семейном седане D-класса. Раскрепощающее ощущение создается благодаря низкой приборной панели и большой панорамной крыше (опция, доступная за дополнительную плату). Как заявляют разработчики модели, в салоне предоставлено лучшее в классе пространство в ногах для сидящих как спереди, так и сзади. Остекление со звукоизоляцией и шумоподавлением от ветра обеспечивает тишину и возможность спокойно беседовать во время движения. Для пролонгации запаса хода электромобиля было достигнуто снижение энергопотребления в кондиционере с тепловым насосом, в обогреве сидений и рулевого колеса, а также в обогреве ног впереди сидящих.

Приборы дизайнеры расположили так, чтобы их было видно через верхнюю часть рулевого колеса. Селектор режимов движения и рулевое

управление связаны с приводом и подвеской системой управления по проводам. Это значительно снижает нагрузку на водителя при маневрировании и сложной парковке. Характеристики рулевого управления можно изменить с выбором режима движения.

Для получения актуальной информации bZ4X использует облачную навигацию. Улучшенный функционал распознавания голоса позволяет управлять дворниками и кондиционером. Обновление программного обеспечения по

беспроводной сети гарантирует повышение производительности и актуализацию пакета превентивной безопасности. Усовершенствованный пакет Toyota Safety Sense получил расширение диапазона радаров и монокулярной камеры.

В производство для различных региональных рынков модель bZ4X планируется запустить с середины 2022 года. Видимо, к этому времени автопроизводитель подготовит и более развернутое техническое описание новинки. ■





Текст: Сергей Камнев, фотоматериал KIA



KIA EV6 — СОЗДАННЫЙ ВДОХ

Южнокорейский бренд представил очередную новинку – аккумуляторный электромобиль EV6. Это первая модель, спроектированная и разработанная инженерами Kia на основе модульной платформы Electric-Global Modular Platform (E-GMP). Автомобиль знаменует собой начало перехода Kia к новой эре электрификации под новым слоганом бренда «Движение, которое вдохновляет».

К 2026 году Kia планирует пополнить линейку электромобилей 11 моделями BEV, первая из которых – EV6. Семь из этих моделей намерено построить на архитектуре E-GMP, а еще четыре будут производными от уже существующих сейчас версий. К 2030 году бренд ставит целью увеличить продажи аккумуляторных электромобилей до 920 000 единиц, подключаемые гибридные (PHEV) и гибридные (HEV) транспортные средства к 2030 году должны составить до 40% от общего объема продаж Kia с годовой целью продаж в 1,6 миллиона единиц.

Электромобиль EV6 проектировался в соответствии с новой философией дизайна бренда – Opposites United. Она черпает вдохновение в контрастах и противопоставлениях. Поэтому мы можем заметить в экстерьере единство «острых» стилистических элементов с обтекаемыми скульптурными формами.

Так называемая фирменная «морда тигра» получила переосмысление для электрической версии. Дневные ходовые огни, являющиеся ее частью, получили современный изящный абрис и динамический свет. Ниже расположен воздухозаборник, который визуально расширяет переднюю часть автомобиля.

Аэродинамичный боковой профиль

автомобиля напоминает силуэт купе-кроссовера. Линия символов проходит вдоль нижней части дверей, поднимаясь вверх к аркам задних колес, чтобы визуально удлинить кузов. Спроектированная для достижения максимальных аэродинамических характеристик задняя часть имеет наклонную стойку «С» со встроенной черной глянцевой вставкой, которая зрительно расширяет остекление. В корме на крыше расположен крыловидный спойлер, направляющий воздух вниз. Приподнятый нижний спойлер, в который вмонтирована непрерывная линия задних фонарей, разбивает воздушные потоки из-под днища автомобиля.

Несколько лет назад перед командами дизайнеров и инженеров Kia стояла задача сокрушить миф о том, что электромобили скучны и с ними можно забыть об удовольствии от вождения. По мнению разработчиков модели, EV6 является автомобилем для водителя: в нем успешно сочетаются мощность и производительность, спортивная динамика и спортивная управляемость. На заключительных этапах программы разработки на дорогах общего пользования было проведено множество испытаний и настроек, чтобы придать

конечному продукту прямую реакцию рулевого управления, высокую маневренность, точные линейные характеристики движения и надежное сцепление с дорогой. Немалое значение имела также сбалансированная развесовка автомобиля, она в EV6 исчисляется в соотношении 53:47. Гидравлические втулки, сзади соединяющие подрамник с корпусом автомобиля, помогают улучшить ходовые качества и компенсируют общий вес.

В линейке EV6 потенциальным приобретателям предлагается несколько конфигураций, оборудованных батареями на 58 кВт*ч и с высоковольтными аккумуляторами на 77,4 кВт*ч. Аккумулятор на 58 кВт*ч работает в паре с электродвигателем мощностью 125 кВт, приводящим в действие задние колеса. Наиболее мощная заднеприводная модификация разгоняется с 0 до 100 км/ч за 6,2 секунды. Модель с полным приводом оснащена двумя электродвигателями – на передней и задней осях, их суммарная мощность составляет 173 кВт или 235 лошадиных сил. Полноприводная версия набирает сотню за 5,2 секунды.

Версия EV6 GT оснащается высокотехнологичными сдвоенными двигателями суммарной мощностью 325 лоша-



Для просмотра других материалов
в этой рубрике сканируй QR code

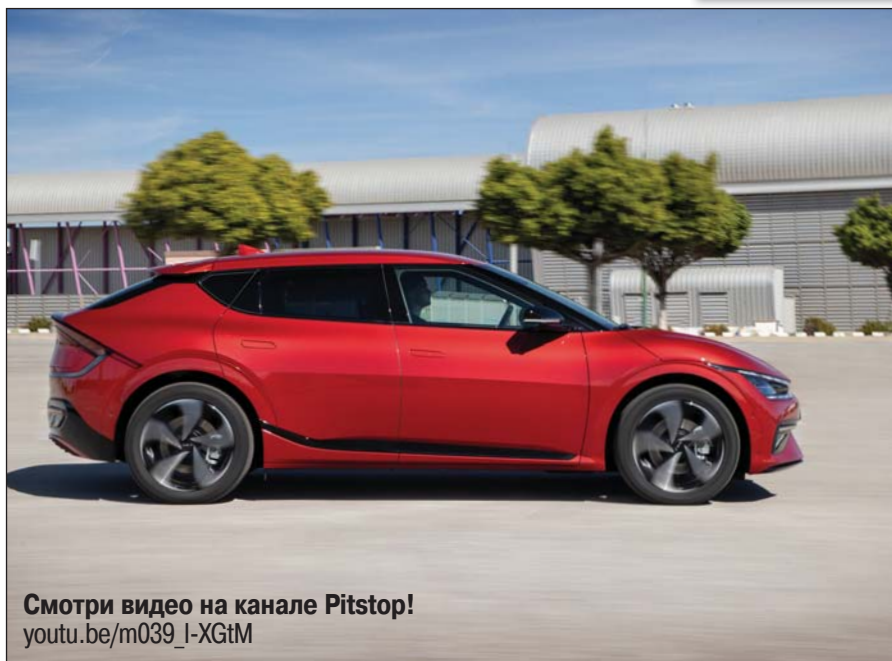


Для просмотра
видео сканируй
QR code



КОНВОЛЯТЬ

диных сил. Топовая комплектация предусматривает наличие аккумуляторной батареи на 77,4 кВт*ч. В результате EV6 GT разгоняется от 0 до 100 км/ч за 3,5 секунды и может достигать максимальной скорости 260 километров в час. Производитель сообщает, что с батареей мощностью 77,4 кВт*ч электромобиль может преодолеть на одной зарядке в смешанном цикле WLTP до 528 километров. Возможность пополнять заряд батареи от источников 800 В означает, что EV6 может зарядить аккумулятор от 10 до 80 процентов за 18 минут или получить запас хода на



Смотри видео на канале Pitstop!
youtu.be/m039_I-XGtM





100 км менее чем за 4,5 минуты. EV6 может заряжать как внешние бытовые приборы, так и другие электромобили. Режим «утилита» позволяет важным системам продолжать работу, даже когда двигатель автомобиля выключен.

Новинка имеет четыре режима вождения – Eco, Normal, Sport и Snow, которые водитель может выбрать одним нажатием кнопки. Крутящий момент, рулевое управление, ESC и энергопотребление при этом управляются интеллектуальной технологией привода автомобиля, чтобы обеспечить максимально комфортное и продуктивное вождение в любых условиях.

Для максимального увеличения запаса хода EV6 оснащен энергосберегающими и рекуперационными технологиями. Тепловой насос Kia последнего

поколения удаляет излишний нагрев охлаждающей жидкости автомобиля. Интеллектуальная система рекуперативного торможения приводится в действие подрулевыми переключателями, поэтому водители могут быстро и легко замедлить автомобиль и при этом восстановить энергию. Можно выбрать один из шести уровней рекуперативного торможения, причем режим «i-Pedal» позволяет автомобилю получать максимальное количество энергии от тормозов и плавно останавливаться без помощи педали тормоза.

В полноприводных версиях система разьединения привода (DAS) обеспечивает плавный переход между режимами RWD и AWD без необходимости ручного переключения. В большинстве случаев задняя ось работает как главная, но

система быстро реагирует на смену условий движения и действия водителя.

Впервые серийная модель EV6 оснащена интегрированным ведущим мостом (IDA), в котором объединены ступичный подшипник и ведущий вал, передающий мощность двигателя на колеса. Эта интеграция предотвращает потери мощности в соединениях, одновременно за счет увеличения жесткости оси улучшая плавность хода и управляемость.

EV6 может буксировать до 1600 кг при оснащении аккумулятором 77,4 кВт*ч – в конфигурации как с задним, так и с полным приводом. Для клиентов, которые выбирают аккумулятор 58 кВт*ч, электромобиль предлагает тяговую способность до 750 килограммов.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Несмотря на компактные внешние размеры EV6, его колесная база в 2,9 м обеспечивает пространство в салоне, аналогичное многим среднеразмерным внедорожникам. Одним из наиболее ярких элементов интерьера является изогнутый экран информационно-развлекательной системы с диагональю 12,3 дюйма. К услугам водителя система проекционного дисплея (HUD) с технологией дополненной реальности – предложение, обычно предназначенное для премиальных брендов. В рулевое колесо интегрированы ключевые переключатели ADAS. Изящная минималистичная архитектура приборной панели подчеркивает ощущение свободного пространства. Передние сиденья с функциями релаксации, вентиляции и подогрева позволяют водителю и переднему пассажиру расслабиться, когда EV6 припаркован или заряжается. Плоский пол электромобиля предоставляет пассажирам на задних сиденьях 99 см в ногах для исключительного комфорта. Мощная аудиосистема объемного звучания Meridian с 14 динамиками призвана обеспечивать естественное чистое звучание. Под задними сиденьями расположен порт, с помощью которого можно зарядить носимые элек-

тронные устройства. В оформлении интерьера использованы практичные материалы – кожзаменитель и переработанный пластик. Багажное отделение с сиденьями второго ряда имеет объем до 520 литров. При сложенных сиденьях вместимость увеличивается примерно до 1300 литров. Автомобиль также оснащен передним багажником, который имеет объем от 20 до 52 литров в зависимости от привода.

Бесперебойная связь между GPS, бортовой камерой и системами HUD позволяет проецировать подсказки водителю на дорогу на расстояние 7,5 м, чтобы взгляд всегда оставался на дороге. Комплекс систем безопасности и навигации в электромобиле помогает водителю удерживать полосу и дистанцию, контролировать скорость, слепые зоны, степень внимательности и маршрут движения. Если во время маневров возникает риск столкновения, система активирует тормоза. Функция предотвращения лобового столкновения (FCA) теперь включает контроль поворота на перекрестке. Чтобы обеспечить наилучший уровень освещения, Kia EV6 оснащен новой интеллектуальной системой (IFS) – технологией, которая позволяет каждому светодиоду загораться независимо от других. Это дает

возможность водителю двигаться с постоянно включенным дальним светом без риска ослепить управляющих встречным транспортом. Парковка и другие потенциально сложные маневры упрощаются с помощью Surround View Monitor (SVM), предоставляющим 360-градусный обзор пространства вокруг автомобиля. Движение задним ходом также представляется более безопасным благодаря системе предотвращения столкновений сзади (RCCA). Используя камеры объемного обзора и ультразвуковые датчики, EV6 может определить парковочное место подходящего размера и автоматически направиться в это пространство с автоматическим управлением акселератором, тормозами и переключением передач. Если система Kia Safe Exit Assist (SEA) обнаруживает в слепой зоне движущийся сзади автомобиль, она автоматически подаст предупреждение и заблокирует дверь.

Остается добавить, что EV6 будет производиться в Южной Корее. Онлайн-бронирование на приобретение этого электромобиля открыто на некоторых рынках с конца марта, а поставки в Европу должны начаться уже в 2021 году. Новинка поддерживается семилетней гарантией производителя. ■

Реклама

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Производитель полного ассортимента пружин



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





Текст: Илья Фарбер,
фотоматериал Mansory



Аэродинамика автомобиля была дополнена деталями, делающими кузов шире, чтобы увеличить прижимную силу. Передняя часть DBX была дополнена новым фарником с интегрированной в него «губой» из карбона. Также здесь появился легкий окрашенный карбоновый капот с отверстиями для охлаждающего воздуха. Дополнения от Mansory сделали машину более низкой и длинной. Чтобы увеличить прижимную силу на задней оси, инженеры разработали спойлеры из углерода для установки на заднюю дверь и крышу. Оба они повторяют изысканную линию кромки задней двери. В центр заднего фарника с диффузором эффектно интегрированы патрубки спортивной выхлопной системы. Оживляют экстерьер дополнительные яркие акценты лимонно-зеленого оттенка на многочисленных элементах из углеродного волокна – на декоративных планках, корпусах зеркал и на воздуховодах.

Инженеры и дизайнеры Mansory усовершенствовали пятиместный внедорожник Aston Martin DBX. Несмотря на то что исходный вариант сам по себе был образчиком роскоши, комфорта и стиля, в тюнинг-ателье его довольно основательно модифицировали.

Автомобиль получил новую конструкцию 24-дюймовых колес под названием DX.5. Они не только гармонично вписываются в общий образ, но и выражают спортивность и техническую элегантность. Цветовая гамма колесных дисков выдержана в соответствии с общей цветовой концепцией.

Двигатель DBX – битурбированный V8 – был основательно модифицирован инженерами Mansory Performance. Он получил новую систему управления, более крупные турбокомпрессоры, спортивный воздушный фильтр и высокопроизводительную спортивную выхлопную систему. Выхлопная система предоставляется заказчику в двух вариантах на выбор, с разным расположе-

нием труб – либо в области стандартного проема заднего фарника, либо в виде близко расположенных двойных патрубков в середине фарника. После модернизации двигатель развивает впечатляющие



ЭКСКЛЮЗИВНЫ



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

800 л. с. вместо стандартных 550. Это дает возможность разогнаться с места до сотни за 3,8 секунды. Скоростной максимум составляет 325 километров в час.

Интерьер автомобиля было решено выполнить в черном цвете, также оживив его лимонно-зелеными акцентами в окантовке, центральной консоли, приборной панели и ковриках, а также на рулевом колесе, дверных панелях и на сиденьях. Использование в отделке деталей с видимой фактурой карбона и покрытие поверхностей тончайшей кожей добавили интерьеру шика и эксклюзивности. Эти работы мастера производили вручную.

Преобразования, которыми ателье Mansory известно во всем мире, пользуются большим спросом, составляя постоянно растущую долю общего оборота компании. Ателье имеет в штате около 250 высококвалифицированных специалистов, которые выполняют почти все работы, не прибегая к сторонней помощи.



И ASTON MARTIN



Специалисты Manhart Performance безусловно признают, что их коллеги, работающие в подразделении Mercedes-AMG, свое дело знают. Однако это не мешает мастерам тюнинга дорабатывать высокопроизводительные топовые модели, выпускаемые заводом. В Manhart убеждены, что дать заводскому автомобилю больше мощности всегда возможно и это приветствуется. Новый GLR 700 на базе Mercedes-AMG GLC 63 S Coupe не стал исключением. Спорткар будет выпущен лимитированной серией тиражом в десять единиц.

Благодаря стараниям инженеров Manhart четырехлитровый битурбированный восьмицилиндровый двигатель GLR 700 вместо стандартных 510 генерирует 707 лошадиных сил. Развить такую мощь позволило не только программное обеспечение ECU, но и работа с турбинами, смена интеркулера и спортивная выхлопная система, которая, впрочем, не получила одобрения TUV и может быть частью оборудования только для автомобилей, экспортируемых Германией за рубеж.

Трансмиссия и шасси исходной модели также претерпели модернизацию, автомобиль стал примерно на три сантиметра ниже благодаря пересмотру стандартной пневматической подвески с новыми тягами.

Для того чтобы визуально подчеркнуть работу ателье Manhart, машину снабдили черной решеткой радиатора Rapamerica и фирменными 21-дюймовыми легкосплавными дисками Spider Line. На демонстрационном фото они имеют матово-черный цвет с золотой отделкой обода, но в качестве альтернативы предлагается множество других вариантов. Почти обязательным является набор виниловых украшений – золотых полос и надписей на черном лакокрасочном покрытии. Интерьер также отделан новой кожаной обивкой с золотистыми вставками, тиснением и оформлением потолка алькантарой. ■



MANHART GLR 700

– ЕЩЕ МОЩНЕЕ И НАРЯДНЕЕ





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ТЮНИНГ
ФОРСИРОВАННЫЕ, ПРОКАЧАННЫЕ

pitstop

JIMNY VOORUЖEN И ЗАЩИЩЕН

Тюнинг-ателье delta4x4 и Avus Auto представили совместно выполненную масштабную модификацию Suzuki Jimny.

Ателье Avus Auto, расположенное в Люцерне (Швейцария), заслужило высокую репутацию в тюнинг-индустрии благодаря довольно необычным преобразованиям автомобилей. Последний нетривиальный ход – оснастить небольшой парк из двенадцати автомобилей Suzuki Jimny порталными мостами Tibus.

Перед delta4x4 была поставлена задача снабдить Suzuki Jimny подходящими колесными дисками, шинами и защитой из нержавеющей стали в комплекте с трехтонной лебедкой. Специалисты delta4x4 выбрали дизайн обода Klassik B с восемью отверстиями размером 18 на 8,5 дюйма, оснащенный шиной Cooper Discoverer AT3 4S в размерности 265/60R18. Преимущества этой комбинации заключаются в том, что вседорожная шина обладает огромным внедорожным потенциалом и является полноценной зимней шиной. Обод Klassik B оснащен сменной защитой, которая предохраняет колесо от повреждений на бездорожье и от бордюров. Чтобы еще больше усилить внедорожные качества Jimny, автомобиль оборудовали



Фото: Sladki

системой, поднимающей кузов на 4 сантиметра. Таким образом, благодаря сочетанию порталных мостов с большими колесами дорожный просвет под дифференциалами увеличивается до 40 сантиметров. Несмотря на все это переоборудование, без багажника на крыше высота автомобиля составляет всего около 1,8 метра. В переоборудование также включена опция 100-процентной блокировки дифференциала для

передней и задней осей, что вместе с трехтонной лебедкой Horntools делает модернизацию Jimny пригодной для решения самых сложных внедорожных задач.

Ограниченная серия Jimny омологирована для Швейцарии и Германии. Со всеми возможными опциями, включая блокировку дифференциала на обеих осях и лебедку, машина стоит около 65 000 евро.

Реклама

Новинка в ассортименте febi

Комплекты для замены масла и фильтров

для роботизированных и автоматических коробок передач



Наше предложение — Выгода для вас

Предлагаемые febi комплекты для замены трансмиссионного масла и фильтров не только позволяют экономить время и деньги, но и исключают необходимость заказа отдельных запчастей. Это быстрое и простое решение: по одному каталожному номеру клиент может заказать комплект запчастей.



Превосходная комплектация

- ✓ Все необходимые компоненты в одной коробке
- ✓ От высококачественных фильтров, уплотнений и винтов до масляных поддонов и масла, произведенного в Германии



Комплексное решение

- ✓ Регулярная замена масла предотвращает преждевременный износ и обеспечивает более комфортное переключение передач
- ✓ Новое трансмиссионное масло снижает расход топлива и выбросов CO₂



Быстро и просто

- ✓ Все необходимые для замены компоненты
- ✓ Экономия времени и денег
- ✓ Быстрая и простая замена



С ассортиментом комплектов можно ознакомиться по ссылке



SOLUTIONS
MADE IN GERMANY

www.febi.com

bilsteingroup®



TUAREG 660

— ЛЮБИТЕЛЬ СВОБОДЫ

Aprilia представила новую модель среднекубатурного внедорожного мотоцикла – Tuareg 660. По мнению разработчиков, новинка получила удачное соотношение веса и мощности, надежное шасси, передовые решения в электронике и высокие характеристики проходимости.

Платформа 660 олицетворяет для Aprilia новую эру, в которой компания продолжает производить легкие высокопроизводительные мотоциклы с привлекательным дизайном и премиальным технологичным функционалом. Следующий за очень популярными RS 660 и Tuono 660, созданными для уличной спортивной езды, Tuareg 660 является ответом на потребность нового поколения в легких и маневренных транспортных средствах, способных быть пригодными как для ежедневных поездок на работу, так и для приключений на бездорожье. Байк носит имя, которое было представлено Aprilia еще в 1985 году и ставшее легендарным. Оно пришло от свободолюбивого племени туарегов. Для Aprilia название Tuareg выражает вполне конкретный набор ценностей: надежность, производительность и удовольствие от движения.

С самых первых эскизов двухцилиндровый двигатель Aprilia 660 был раз-

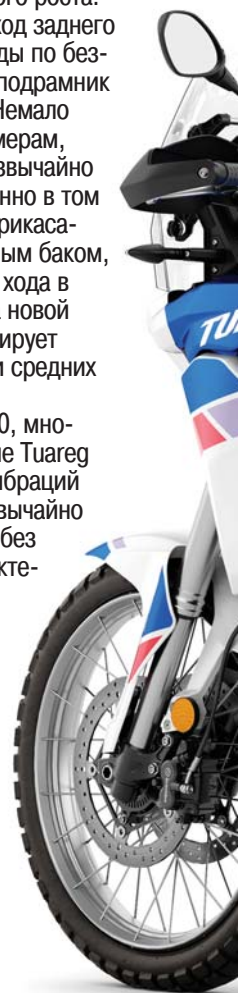
работан для установки в архитектуру, которая проектировалась под одноцилиндровый мотор байков класса эндуро. Производителю, но компактному и легкому двухцилиндровому двигателю с объемом 659 куб. см удалось вписаться в довольно ограниченное пространство. Мощность двигателя равна 80 лошадиным силам. Сухой вес Tuareg 660 составляет всего 187 килограммов, в снаряженном состоянии – 204 килограмма.

Дизайн Tuareg 660 разрабатывался дизайн-центром Piaggio Group в Пасадене (Калифорния, США). Дизайнеры во главе с Мигелем Галлуцци придумали очень самобытный стиль.

Ориентиром в процессе проектирования было категоричное исключение всех деталей, не выполняющих определенных функций, с тем чтобы строго контролировать размер и общий вес байка. Его стиль был создан в поисках идеального баланса между формой и функциональными особенностями. Вместе с тем в графике и логотипе новинки читаются черты Tuareg 600 Wind 1988 года выпуска.

Параллельная конфигурация двухцилиндрового двигателя Aprilia позволила конструкторам сохранить небольшую высоту седла, что облегчает постановку ног на землю райдерам любого роста. Чтобы объединить высокий ход заднего колеса, необходимый для езды по бездорожью, с низким седлом, подрамник был максимально занижен. Немало внимания было уделено размерам, чтобы сделать мотоцикл чрезвычайно компактным и тонким, особенно в том месте, где ноги гонщика соприкасаются с 18-литровым топливным баком, который обеспечивает запас хода в 450 километров. Компоновка новой выхлопной системы оптимизирует работу двигателя на низких и средних оборотах.

Как на RS 660 и Tuono 660, многодисковое мокрое сцепление Tuareg 660 с системой защиты от вибраций призвано обеспечивать чрезвычайно мягкое управление на руле без ухудшения рабочих характеристик.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

В число дополнительных опций для новинки входит Aprilia Quick Shift, электронная коробка передач, которая позволяет быстро переключаться вверх и вниз без закрытия дроссельной заслонки или использования сцепления.

В Tuareg 660 использована концепция двойного обтекателя, который действует как аэродинамический контур, успешно внедренный на RS 660 и Tuono 660. Обвес сделан из особого технополимера, армированного стекловолокном. Он служит опорной структурой для комбинации приборов. В базовой комплектации под сиденьем мотоцикла нет привычных боковин, они заменены двумя съемными панелями, но доступны в качестве опции. Полностью светодиодная система освещения включает в себя новую компактную фару с дневными ходовыми огнями.

Широкий и высокий конический алюминиевый руль позволяет легко управлять байком. При езде ноги пилота слегка согнуты, а спина принимает прямое и вытянутое положение. Пассажир также может использовать довольно большую часть сиденья, придерживаясь за встроенные поручни.

Чтобы обеспечить максимальный контроль байка на бездорожье, можно снять резиновые накладки с подножек и поднять рычаг заднего тормоза. Архитектура шасси, по словам разработчиков, позволяет особенно четко ощущать переднее 21-дюймовое колесо байка.



Для просмотра видео сканируй QR code

Конструкция рамы создана из высокопрочных стальных труб и литых пластин. Подрамник приварен к раме, чтобы мотоцикл мог выдерживать нагрузки до 210 килограммов. Конструктивная прочность также обеспечивается шестью точками крепления двигателя к раме. Двухрычажный алюминиевый маятник консолидирован с амортизатором. Система подвески Kayaba с чрезвычайно длинным ходом (240 мм) имеет регулируемое гидравлическое демпфирование сжатия и отбоя, а также предварительную нагрузку пружины – с помощью удобной рукоятки предварительного натяга.

Байк оснащен алюминиевыми колесными дисками для бескамерных шин. Спереди и сзади уста-

новлены шины Pirelli Scorpion Rally STR. Тормозная система Brembo основана на паре 300-миллиметровых дисков с двухпоршневыми суппортами спереди, а также на 260-миллиметровом диске с плавающим однопоршневым суппортом сзади.

Aprilia Tuareg 660 оснащен электронным модулем Ride-by-Wire для точной настройки и прогрессивного





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст : Андрей Сафонов, фотоматериал BMW

управления дроссельной заслонкой, а также специальным электронным блоком APRC (Aprilia Performance Ride Control), откалиброванным для обеспечения оптимальной производительности и безопасности. В APRC входят такие функции, как отключаемая ABS, круиз-контроль, система торможения двигателем и настройка передачи мощности двигателя в трех режимах.

Из четырех режимов в Tuareg 660 два предназначены для уличной езды, один — для движения по бездорожью. Еще один режим, настраиваемый пользователем, позволяет полностью персонализировать вмешательство электроники. Слева на руле настраиваются контроль тяги и круиз-контроль, справа можно быстро выбрать желаемый режим езды. Комбинация приборов с пятидюймовым цветным цифровым TFT-дисплеем обеспечивает отображение различных параметров и оснащена датчиком сумерек, который регулирует яркость в зависимости от условий окружающего освещения. В список аксессуаров для новинки входит мультимедийная платформа Aprilia MIA, которая позволяет подключать к мотоциклу смартфон. Система обеспечивает соединение, включающее в себя информационно-развлекательную систему, управление голосовым помощником, прием телефонных звонков и функцию спутниковой навигации с возможностью просмотра направлений на панели приборов.

Цветовая гамма новинки включает версию Acid Gold. Этот вариант, уже успешно представленный на RS и Tuono, по мнению авторов серии, лучше всего подчеркивает новаторский дизайн Tuareg 660. Мотоцикл также доступен в версии Martian Red с преобладающими черными и красными тонами. Третий вариант ливреи называется Indaco Tagelmust.

Остается добавить, что Aprilia сопровождает выход новинки на рынок широким спектром дополнений — от технической детализации и аксессуаров до предметов экипировки.



BMW MOTORRAD K 1600 GT, K 1600 GTL, K 1600



НОВИНКИ ПОПУЛ

Компания BMW Motorrad недавно представила пополнение в серии мотоциклов K 1600. В серии появилось четыре новых модификации — K 1600 GT, K 1600 GTL, K 1600 B и K 1600 Grand America. Основой для новинок послужил шестицилиндровый рядный двигатель, заслуживший всемирное признание.

Серия K 1600 ведет свою историю с 2010 года. Двигатель примечателен тем, что считается самым узким среди серийных шестицилиндровых версий. Его ширина составляет 55,5 сантиметра при весе 102,6 килограмма. Однако, несмотря на всю его уникальность, мотор с рабочим объемом 1649 куб. см претерпел доработку. Усовершенствования не сделали двигатель мощнее, он по-прежнему выдает 160 л. с., но инженеры сместили максимум на более низкие обороты. Если раньше наибольшая мощность достигалась на 7750 оборотах в минуту, то теперь она доступна на 6750 оборотах. Максимальный крутящий момент тоже несколько вырос — на 5 ньютон-метров. Это позволяет резче ускоряться. Двигатель адаптирован к нормам «Евро-5» и теперь может потреблять бензин с октановым числом менее 95. Это очень важно, так как не

в любой стране мотопутешественник может разыскать высокооктановое топливо. Чтобы от работы двигателя не страдала окружающая среда, инженеры оснастили его двумя дополнительными широкополосными лямбда-зондами, двумя датчиками детонации и системой управления BMS-O. Помимо этого двигатель дополнили системой контроля торможением (MSR). Она делает движение более стабильным, избавляя от риска лечь набок при движении накатом или при снижении передачи, когда буксует заднее колесо. Система уравнивает скорости вращения колес и обеспечивает максимальную стабильность движения в режимах Road и Rain, допуская незначительную пробуксовку в режиме Dynamic.

Общей для всех четырех моделей стала и электронно-управляемая подвеска ESA Next Generation. Демпфирование в ней регулируется авто-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

О В И К 1600 GRAND AMERICA



ЯРНОЙ СЕРИИ

матически в зависимости от дорожных условий и загруженности байка. В стандартной комплектации всех четырех моделей присутствуют цветной жидкокристаллический дисплей с диагональю 10,25 дюйма и светодиодные адаптивные фары с проекционными линзами и дневными ходовыми огнями. Фары эти благодаря подвижному модулю ближнего света могут подсвечивать повороты с углом до 35 градусов. Еще на два градуса может двигаться в обе стороны сама фара. При парковке может пригодиться и подсветка пространства под мотоциклом. Дисплей мотоциклов оборудован двумя антеннами и позволяет райдеру подключать к байку свой шлем или смартфон. Обмен данными происходит через Bluetooth

или W-LAN. Через блок управления можно получить доступ к 18 функциям. Навигацию поддерживает приложение BMW Motorrad Connected. Над дисплеем находится ниша для смартфона, оборудованная USB-портом для зарядки. Когда пилот выключает зажигание, ветровое стекло в мотоциклах опускается и запирает отсек со смартфоном.

Теперь, разобравшись с тем, что объединяет новинки, можно сосредоточить внимание на том, что делает их такими разными. Дело ни много ни мало, как в разности идеологий! Наиболее динамичной и маневренной считается модель K 1600 GT. Модификация K 1600 GTL адресована любителям комфортных круизов. В дизайне K 1600 В можно заметить больше аэродинамических деталей и заниженную заднюю

часть, характерную для стиля Bagger. Ну а модель K 1600 Grand America с ее щедрым оснащением делает поездки на дальние расстояния одинаково комфортными как в одиночку, так и вдвоем. Само собой, что проектировали их с расчетом на то, что байки будут дарить своим владельцам еще более яркие ощущения от вождения.

Для каждой из модификаций предусмотрено три стилистических варианта оформления – Basic, Style и Option 719, а два варианта исполнения K 1600 В и BMW K 1600 Grand America помимо этого могут быть украшены еще и особой окраской Meteoric Dust II metallic и рукотворной графикой.

Преимущество BMW K 1600 GTL и BMW K 1600 Grand America заключается в том, что они в базовой комплектации оснащаются аудиосистемой, которая для BMW K 1600 GT и BMW K 1600 В является опцией. Аудиосистема оснащена эквалайзером с предустановленными профилями и воспроизводит радио в стандартах DAB-FM, DAB и DAB-плюс. ■





THE WAL

– МОГУЧИЙ, НО ДОБРОДУШНЫЙ

Поклонникам творчества японского мастера известно, что Шинья Кимура работал в основном с винтажными мотоциклами, но теперь он все больше своего времени посвящает проектам, связанным с современными байками.

Основанием «стены» Кимуры является оппозитный двигатель R 18, который он назвал самым лучшим из всех, с которыми ему когда-либо доводилось работать. А началось все с посещения команды разработчиков BMW Motorrad R 18 в Германии и с поездки в Калифорнию, когда кастомайзер проехал несколько сотен километров на стандартном R 18, вживую познакомившись с мотоциклом и ощутив его «характер». Потом были многочисленные обсуждения, раздумья, пробы и вариации...

В конечном итоге все закончилось глубоко личной интерпретацией модели от Шинья Кимуры. Работая над этой версией, мастер, по его признанию, применил весь багаж знаний и умений. Он приступил к практической работе в середине февраля, а к концу июня The Wal уже был построен. «Но потом все же были некоторые механические проблемы, которые заставили меня

В коллекции BMW Motorrad появился еще один яркий экземпляр. Им стал мотоцикл The Wal («Стена») – свежее творение именитого японского кастомайзера Шинья Кимуры. После Роланда Сэндса и Дирка Олеркинга Кимура стал третьим специалистом по настройке, превратившим серийный R 18 в уникальный экземпляр из серии Soul Fuel, представляющей результаты сотрудничества BMW Motorrad с самыми известными мастерами кастомизации.

поработать еще недели две», – признался Шинья Кимура.

Мастерство Шинья Кимуры наиболее удачно описывается именно оборотом «практическая работа», поскольку в процессе отсутствуют эскизы, чертежи и макеты. Но у мастера, конечно, всегда есть точное представление о том, что он хочет получить в итоге.

Кастомайзер рассказывает: «Я перестроил мотоцикл для себя. Когда ездил на серийном R 18, я подумал, что он может лучше соответствовать моим предпочтениям вождения. Я спроектировал его так, чтобы он был немного длиннее за счет обтекателя. Менять раму, колеса и шины, а также элементы подвески и тормоза после поездки я счел ненужным. Хотелось лишь сделать акцент на дальних поездках, чувствуя

легендарный оппозитный двигатель и наслаждаясь его работой. Для меня было очень важно сохранить две характерные черты R 18, которые я испытал во время езды. Благодаря мощному двигателю байк невероятно брутальный, он обладает почти неиссякаемым потенциалом, но при этом, с другой стороны, он дружелюбен. Прямо как морской гигант, ведь в немецком «Wal» означает «кит». Я увидел и то, как этот мотоцикл проявил спортивность и выносливость».

Ценные качества исходной модели мастер постарался еще больше подчеркнуть и усилить. Он увеличил объем топливного бака, изменив его конструкцию и удлинив. Мотоцикл получил новый обтекатель и кожаное сиденье, вручную пошитое мастерами японской компании Backdrop Leathers. Опоры для



Шинья Кимура родился и вырос в семье, владевшей небольшой заклепочной фабрикой в центре Токио. Будущий мастер с детских лет был окружен запахами стали и масла, звуками машин и металла. Возможно поэтому, изучив энтомологию, он все же решил вернуться к тому, что чувствовал самой естественной средой: изучению насекомых он предпочел возню в мастерской и строительство различных вещей из металла.

Кимура, автор целого концептуального направления Zero Style, начал свою карьеру кастомайзера в Японии в компании Zero Engineering, которую он основал в 1992 году. Международную известность мастер обрел еще в 1990-е годы, когда был создан его кастом Harley-Davidson Samurai Chopper. Проект был создан под влиянием японского стиля ваби-саби.

Позже в поисках нового вдохновения Кимура переехал в город Азусу (Калифорния, США), где в 2006 году основал собственную компанию Chabott

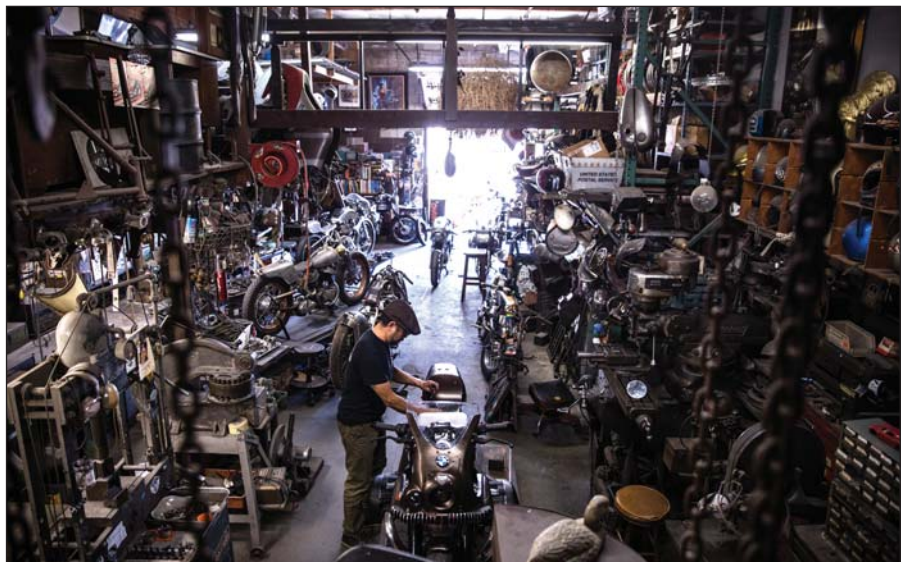


Engineering. Сейчас востребованный кастомайзер производит лишь несколько мотоциклов в год — исключительно для клиентов, с кем он чувствует взаимопонимание и отсутствие цейтнота. Мастером движет неодолимая сила — «страсть ко всем мотоциклам, которые родились в этом мире», как говорит он сам. Мастер каждый день открывает для себя что-то новое, что стимулирует и мотивирует его на новые свершения. Оглядываясь назад, он говорит: «Я очень ценю BMW Motorrad и всех, кто поддержал меня в этом проекте. Это был такой ценный и впечатляющий опыт для меня!»

ног были сдвинуты назад, руль укорочен и опущен. Все это сложилось в эргономику, предоставившую пилоту удобную посадку.

Полусферический обтекатель содействует лучшему управлению байком на высоких скоростях. В корпусе обтекателя разместились две асимметрично расположенные фары. Под ними тянется широкая добродушная «улыбка» кита, сформированная короткими вертикальными пластинами. Вид мотоцикла сзади украсил крупный круглый стоп-сигнал. Специальная окраска из порошковой бронзы придала поверхностям интересную текстуру. Кимура решил сохранить классическую форму стандартного выхлопа, но покрасил ее в черный цвет.

Шинья Кимура признался также, что больше всего ему понравилось в собственной версии R 18 то, что он смог изменить стиль и положение сиденья по своему вкусу, не разрушая функциональность исходной модели. В то же время большой проблемой в работе мастера стали компьютеризированные системы и проводка. Взаимодействие с ними было совершенно новой практикой, и кастомайзеру пришлось по ходу дела многому научиться.





DUCATI

MULTISTRADA V4 PIKES PEAK

В Ducati задумались над тем, что получится, если попытаться довести спортивные характеристики мотоцикла Multistrada V4 S до наивысшего состояния... Одними раздумьями дело не ограничилось. И вот уже миру представлена самая спортивная, наиболее мощная модель в истории бренда – Multistrada V4 Pikes Peak.

Эта первая Multistrada, оснащенная электронной подвеской Smart EC 2.0 Ohlins, которую можно настроить в соответствии со стилем езды. Двигатель V4 Grantismo объемом 1158 куб. см и мощностью 170 л. с. благодаря электронному управлению с новым режимом гоночной езды гарантирует высокую производительность как на спортивном треке, так и на городском шоссе. Компактный двигатель V4 Grantismo весит всего 66,7 килограмма – на 1,2 кг меньше, чем двухцилиндровый Pikes Peak 1260. А контроль зазора клапанов в нем рекомендован после прохождения 60 000 километров.

Дизайн новой livреи Pikes Peak вдохновлен цветами и графикой Desmosedici GP '21. Чтобы подчеркнуть спортивную харизму, обвес оснащен широким спектром компонентов из углеродного волокна и низким темным дымчатым лобовым стеклом. Пассажирское сиденье выполнено в двух цветах и украшено логотипом «V4».

Ducati Multistrada V4 Pikes Peak в стандартной комплектации оснащается полностью светодиодным освещением и передней фарой с дневными ходовыми огнями и сигналами поворота. В задний фонарь интегрирована функция стоп-сигнала, которая в случае резкого торможения автоматически активирует мигание, чтобы сигнализировать о внезапном замедлении. Указатели поворота также автоматически выключаются после завершения маневра благодаря системе автоматического отключения.

В Multistrada V4 Pikes Peak работает система запуска без помощи рук. То есть райдер, имея ключ в кармане, может запускать двигатель с помощью специальной кнопки, расположенной непосредственно за рулевой панелью.

Инженеры и дизайнеры предложили в этой модели специальную посадку пилота, чтобы обеспечить ему именно спортивное управление байком. Multistrada V4 Pikes Peak также унаследовал прогрессивный сложный пакет электроники Multistrada V4 S, который включает среди прочего передний и задний радары, обеспечивающие работу адаптивного круиз-контроля (ACC) и обнаружение слепых зон



— ВЕРШИНА СПОРТИВ



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Ducati



НОСТИ

(BSD). Электронные обновления, ориентированные на спорт, связаны также с быстрым переключением передач и прецизионной калибровкой ABS.

Электронная подвеска Smart EC 2.0 Ohlins, которую применили в новинке, уже устанавливалась в Panigale V4 S и в Streetfighter V4 S. Эта продвинутая система позволяет подвеске по-разному реагировать на различные дорожные ситуации и адаптироваться к стилю вождения пилота. Технология была позаимствована у мотоциклов Ducati supersport, чтобы в полной мере раскрыть гоночный потенциал байка.

Такой элемент, как типичное для версии Pikes Peak 17-дюймовое переднее колесо, дополнен функционалом нового поколения Multistrada. Колесный диск Marchesini изготовлен из ковального алюминия со специальной эргономикой, что привело к снижению веса, придало больше точности поворотам и улучшило динамические характеристики байка. Снижение веса ковального обода V4 Pikes Peak по сравнению с литым ободом Multistrada V4/V4S составляет 2,7 килограмма. Уверенно держать дорогу байку помогают новые шины Pirelli Diablo Rosso IV (120/70-17 спереди, 190/55-17 сзади).

Тормозная система V4 Pikes Peak унаследована от Panigale V4. Спереди работают два диска диаметром 330 мм и моноблочные суппорты Brembo Stylema. Сзади колесо оснащено одним 265-миллиметровым диском с плавающим суппортом Brembo.

Гоночный режим V4 Pikes Peak вдохновлен миром суперспорта. Он способен воздействовать на основные электронные системы байка для обеспечения максимальной производительности. Управлять настройками можно с помощью подсвеченного джойстика на руле и 6,5-дюймовой TFT-панели. В режиме гоночной езды максимальная производительность двигателя обеспечивается за счет еще более прямой реакции дроссельной заслонки. Контроль тяги и управление колесами сведены к минимуму, а ABS Bosch 10.3 ME в поворотах установлен на уровень 2, что позволяет контролировать как блокировку, так и подъем заднего колеса и, следовательно, получать максимальную отдачу при разгоне и в торможении. Режим гоночной езды, несомненно, является разумным выбором лишь для опытных пилотов, которые хотят использовать всю производительность, которую может предложить Multistrada V4 Pikes Peak.

Если пилот намерен стремительно промчаться по прямой, он может получить еще больше спортивности, активировав уровень ABS 1. В этом случае функция антиблокировки будет активна только на передней оси, позволяя



заднему колесу дрифтовать при торможении. Для городских и туристических поездок оптимально использовать ABS на уровне 3.

Ключевым элементом пакета безопасности Ducati выступает система контроля тяги (DTC), которой оснащается Multistrada V4 Pikes Peak. Система эффективно контролирует потерю сцепления с дорогой и угол наклона байка. За несколько тысячных долей секунды с помощью данных, поступающих от датчиков, DTC может корректировать вращение заднего колеса, значительно повышая безопасность движения. Электроника позволяет пользователю выбирать настройки по восьми уровням. Каждая из этих позиций запрограммирована на обеспечение определенного допуска вращения заднего колеса.

Чтобы Multistrada V4 Pikes Peak был еще более точным во время импульсивных маневров, распространенных в спортивной езде, его снабдили управлением колесами (DWC). Система интегрирована с режимами езды и также предлагает восемь уровней настройки. Электроника анализирует положение байка, обнаруживает подъем переднего колеса, контролирует крутящий момент и мощность, чтобы сделать резкие ускорения мотоцикла безопасными.

Адаптивный круиз-контроль (ACC) в новом мотоцикле контролируется передним радаром. Благодаря этому посредством управляемых замедлений и ускорений автоматически поддерживается безопасная дистанция до других транспортных средств при движении со скоростью от 30 до 160 километров в час. ACC можно включить и отрегулировать с помощью специальных кнопок, расположенных на левом блоке руля. Благодаря DQS Up & Down райдер может переключать скорости вверх или вниз без отключения ACC во время ускорения и замедления. Полномочия системы ограничены, чтобы пилот мог иметь постоянный контроль над транспортным средством в любой ситуации.

Задний радар байка может обнаруживать и сообщать о приближении транспортных средств в так называемой слепой зоне — в области, не просматриваемой пилотом ни непосредственно, ни через зеркало заднего вида. Система также сигнализирует о приближении сзади транспортных средств на высокой скорости. Если пилот Multistrada V4 Pikes Peak в этой ситуации активирует указатель поворота, собираясь сменить полосу движения, на зеркалах заднего вида будут мигать светодиоды, сигнализирующие о потенциальной опасности.

Несмотря на то что новинка оборудована таким богатым набором средств безопасности, Multistrada V4 Pikes Peak однозначно является мотоциклом для опытных райдеров. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

KAWASAKI NINJA 2022: ОБНОВЛЕНИЕ В ЛИТРОВОМ КЛАССЕ

Kawasaki представила обновление 2022 модельного года для мотоциклов Ninja ZX-10R и ZX-10RR. Аэродинамический пакет теперь создает на 17% большую прижимную силу для этих машин литрового класса. В то время как между двумя этими байками есть довольно заметные различия, большинство передовых технологий используется в обеих модификациях, предоставляя, по мнению разработчиков, выдающиеся технические характеристики.

В движение мотоциклы приводятся четырехцилиндровым двигателем ZX-10R объемом 998 куб. см с водяным охлаждением. Общим для них является полностью светодиодное освещение, встроенные аэродинамические закрылки, высокое ветрозащитное остекление, а также регулируемые подножки и руль, чтобы помочь водителю плотнее прижиматься к байку, обеспечивая минимальное сопротивление ветра на высоких скоростях. Для удобства райдера дизайнеры снабдили мотоциклы крупными TFT-дисплеями с возможностью подключать смартфон через недавно обновленное приложение Rideology.

Что касается электронных систем помощи водителю, то встроенная система торможения KIBS входит в стандартную комплектацию, так же как и устройство быстрого переключения скоростей вверх/вниз, помощь в поворотах и ультрасовременный блок IMU Bosch, обеспечивающий точный трекшн-контроль в спортивном стиле. Помимо этого байки оборудо-



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Kawasaki

ваны электронным круиз-контролем. Спереди торможение на обеих моделях осуществляется с помощью моноблочных суппортов M50, действующих на 33-сантиметровые диски. Обе машины имеют систему задней подвески с горизонтальным рычагом, которая почти идентична той, которой вооружена спортивная команда Kawasaki Racing, выступающая в мировом чемпионате SBK.

Ninja ZX-10RR в стандартной комплектации оснащен легкими колес-

ными дисками Marchesini и шинами Pirelli Diablo Supercorsa SP, а в его двигателе работают специальные пружины впускных и выпускных клапанов, выдерживающие длительные нагрузки на высоких оборотах. Для обеих модификаций в палитре 2022 года предлагаются цвета Metallic Diablo Black / Metallic Matte Graphenesteel. Для Ninja ZX-10R доступны также серый, светло-зеленый и жемчужно-белый оттенки, а для Ninja ZX-10RR – светло-зеленый. ■





Текст: Дмитрий Саблин, фотоматериал редакции



6 ЧАСТЬ

КРАСНОДАР – СОЧИ

Несмотря на будний день и ранний выезд, в пробку мы все же угодили. Она началась с окраин Краснодара и растянулась практически до Адыгейска. Ну как пробка, по алматинским меркам «пробочка». Интенсивность потока временами снижается до 10–20 км/ч, но машины продолжают ехать. В итоге расстояние от Краснодара до побережья (примерно 135 км) мы ехали два с половиной часа. Дороги здесь хорошие. Напомним, что ранее мы условились оценивать их качество в баллах от 0 до 10, где максимальная оценка – это освещенный современный многополосный автобан, а 0 – это направление без грунта и асфальта. Так вот, трассе М-4 от Краснодара до Горячего Ключа мы поставили 8–9 баллов. Дорожное покрытие здесь хорошее, разметка четкая, придорожный сервис на уровне. Временами встречаются заплатки, швы и небольшие наплывы.

Досаждают на этом участке и далее по черноморскому побережью обоченщицы и различные «суеологи» – лавирующие между рядами и тихходами. С первыми борются активно, с применением коптеров, камер и злых дэпэзников. Со вторыми сложнее: они зачастую скрываются под личиной порядочных водителей. Едет такой «персонаж» в своем ряду и вдруг, решает, что едет недостаточно быстро, и, вопреки логике и разметке, выскакивая перед встречным транспортом, начинает обгонять автомобили в пробке! Как правило, такие маневры заканчиваются плачевно.

От Краснодара до Горячего Ключа мы наблюдали большое количество указателей на ярмарки и зоны отдыха. Часть торговых развалов расположены непосредственно у дороги. На них продают сезонные овощи и фрукты, мед, орехи, инжир и знаменитую кавказскую

Мы продолжаем публиковать отчеты об автопробеге, организованном нашей редакцией этим летом, по маршруту Алматы – Сочи – Алматы. Как и ранее, мы описываем увиденные достопримечательности, оцениваем качество дорог и придорожного сервиса – каким смогли воспользоваться. Сегодня мы расскажем об участке пути от Краснодара до Сочи, вдоль черноморского побережья.

чурчелу. Торговцы не все чисты на руку: нам пытались выдать 4-килограммовый арбуз за 7-килограммовый. Спасла поллитровая бутылка воды, которая с учетом тары обычно весит 540–560 граммов. С помощью такого нехитрого эталона мы вовремя смогли проверить правильность настройки весов.

От Горячего Ключа до Джубги дорога проходит через горы. Сотовая связь ловит не всегда, интернета здесь практически нет, как нет и заправок. Местами уложено новое полотно, местами подлатанное старое. До въезда на горные серпантинные есть большое количество различных стоянок, где можно размять



Горные серпантинные



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ноги и дать автомобилю остыть. В горах таких мест крайне мало. Дороги в горной местности сложные, с большим количеством острых поворотов, резких спусков и подъемов. Иногда встречаются особо плотные сегменты, где движение осуществляется по одному ряду в каждую сторону. Чтобы пропустить встречную фуру на таком участке, приходится останавливаться, прижимаясь к обочине. Пассажиры с нестабильным вестибулярным аппаратом на крутых виражах укачивает. В этой связи позволим себе дать совет: не ешьте плотно перед дорогой и принимайте заранее таблетки от укачивания.

В горной местности обочина, как правило, укреплена отбойником. Особо опасные участки горы, там, где существует вероятность осыпания скальных пород, укрепляют специальной сеткой. Кое-где ведется дорожный ремонт, установлены временные знаки ограничения скорости. Иногда мы встречали и засады ДПС.

За несколько километров до перевала начался настоящий ливень, хотя при проезде Горячего Ключа погода была солнечной. Ливень был настолько сильным, что водяная пленка на дороге доходила до 5–8 сантиметров. Интенсивность потока в этих условиях снизилась практически до 10–15 километров в час. Дождь сопровождался раскатами грома и молниями. Уже позже мы выяснили, что ранее на побережье бушевал ураган, который сместился в сторону гор, – в него мы как раз и угодили.

Миновав этот опасный участок, мы выехали на новую дорогу, которая через небольшие эстакады привела нас к развязке. Полюбившаяся нам трасса М-4 ушла вправо – к Архипо-Осиповке, Геленджик и далее к Новороссийску. Наш путь продолжился по трассе А-147 к поселку Джубга. Проехав его, мы наконец-то увидели море – оно огромное, сильное и красивое! Морской бриз и свежий ветер моментально сняли дорожную усталость и зарядили нас отличным настроением.

На подступах к селу Лермонтово повстречали автотуристов из Казахстана. Они, как и мы, ехали в Сочи. Приятно встретить земляков так далеко от дома...

По местным дорогам, тянущимся вдоль побережья, путешествует большое количество туристов. Отели и дома отдыха здесь, как правило, забиты битком и бронируются заранее. В условиях локдаунов и карантина едут отдыхать сюда со всей России и из соседних государств. Кто-то целенаправленно в Сочи – за отдыхом в уважаемых отелях. Менее притязательные предпочитают пляжный отдых в районе Туапсе, Лазаревского, Дагомыса – небольшие населенные пункты в сезон обычно переполнены туристами. Это создает определенные проблемы водителям на трассе. К примеру, неоднократно нам приходилось наблюдать картину, когда размоленные мамы и папы, идущие с



На подступах к Джубге



Смотрите видео
об автопробеге
на канале Pitstop



Местами на разделительной полосе
установлен бетонный отбойник





Пробка в районе Туапсе



Под аркой с надписью «Сочи» наш автомобиль остановили для проверки документов



По дороге к Адлеру мы проехали множество туннелей

пляжа, просто забывали про оставших от процессии отпрысков, а те, оставшись без присмотра, выскакивали на проезжую часть, переходили дорогу в неподобающем месте. На этих участках трассы нужно запастись терпением и двигаться строго по знакам, согласно дорожной ситуации. Скорость в населенных пунктах ограничена 40 километрами в час, постоянно дежурят экипажи ДПС. Быстро проскочить от Краснодара до Сочи у нас не получилось, расстояние в 300 километров мы ехали практически 9 часов.

В районе Туапсе стоит постоянный запах бензина. Виной тому расположенный в городе нефтеперерабатывающий завод. Несмотря на явно неблагоприятные экологические условия, туристов в сезон здесь так же, как и на всем побережье, много. Трасса проходит непосредственно через город, поэтому еще на окраине скапливаются многокилометровые пробки. Сразу за Туапсе начинаются горные серпантины, где придется активно работать рулем и педалью тормоза. Дороги здесь не самого лучшего качества: встречаются ямы с полколеса, наплывы, швы. Мы оценили их в 6–7 баллов. Нависающих над дорожным полотном гор в этом месте много, мы старались проезжать такие участки с особым вниманием, не задерживаясь. Несмотря на укрепленные сеткой склоны, то там, то тут можно было заметить следы обвалов, сбитые с обочины ограды и бетонные блоки. С вниманием стоит подойти к заблаговременной проверке давления в шинах. При проходе острых горных поворотов, даже на небольшой скорости, нагрузка на внешнее от поворота колесо значительно возрастает и при недостаточном давлении покрышка может не выдержать. Стоит ли говорить о том, чем это грозит на горном склоне?

И коль мы начали раздавать бесплатные советы по обслуживанию автомобиля, вспомним добрым словом инициативу поменять перед пробегом колесики и тормозные диски. На подобных горных участках хорошие тормоза – важный компонент безопасности. Установленные нами диски и колесики febi эффективно и предсказуемо оттормозивали автомобиль, не перегреваясь. Помимо этого также рекомендуем, путешествуя по черноморскому побережью, заправлять автомобиль всякий раз, когда появляется возможность. Причин этому несколько. В этой местности не так много заправок станций, и в сезон подвоз «горючки» в условиях пробок может быть ограничен. Кроме этого, в жаркое летнее время на горной дороге с включенным кондиционером от системы топливоподачи потребуются стабильная работа. В автомобилях с погружным бензонасосом не стоит ездить на остатках: возникает вероятность перегрева насоса или его голодания, в результате чего он неминуемо выйдет из строя. Следует также заблаговременно проверить уровень жидкости в системе охлаждения и рабо-



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Смотрите видео
об автопробегах
на канале Pitstop



Для просмотра
видео сканируй
QR code

тоспособность аккумуляторной батареи. Вопреки утверждению, что максимальные нагрузки батарея испытывает зимой, именно летом, в жаркую погоду, когда активно используются электроприборы, частой причиной выхода из строя батареи становится выпаривание воды из электролита. Готовя наш автомобиль к дальней дороге, мы поменяли масло и фильтры и установили новый аккумулятор фирмы BOSCH. Выбор был не случайным – подобный аккумулятор проработал на нашей машине более шести лет.

По пути нашего следования горные участки сменялись прямой дорогой, а погода менялась с дождливой на солнечную. Местами встречалась дорожная техника и рабочие, устранявшие последствия прошедших здесь ураганов и подтоплений. Все мелкие населенные пункты по-прежнему были перегружены туристами и автомобилями.

Если вам доведется побывать в этих краях проездом на автомобиле, обязательно возьмите с собой палатку. По пути мы встречали огромное количество недорогих автокемпингов, расположенных в непосредственной близости к пляжу. В отсутствие свободных мест в отелях ночевка в подобном кемпинге, где есть горячая вода, свет, душ и туалет, – не самый плохой вариант. К тому же отдых в отеле вряд ли можно сравнить с ночными посиделками у костра и ночевкой в палатке под звездным небом. А небо по ночам здесь действительно красивое!

Под аркой с надписью «Сочи» наш автомобиль остановили для проверки документов. Такие случаи на побережье не редкость, когда без видимых причин останавливают сотрудники ДПС. Здесь встречаются как стационарные посты, так и барражирующие в потоке экипажи.

На наш вопрос, что конкретно будут проверять, инспектор на полном серьезе достал из кармана лупу и начал рассматривать техпаспорт на автомобиль и водительское удостоверение. Что искал? Для нас это осталось загадкой.

По мере приближения к Сочи дороги становятся на порядок лучше, знаки и разметка – более четкими (8–9 баллов). Различные камеры и скоростемеры встречаются чаще. Населенные пункты перед Сочи расположены очень плотно, практически везде в них скорость ограничена до 40 километров в час. Не всегда знаки установлены логично, мы встречали знак «70» перед острыми поворотами, в которые «вкрутиться» получается лишь на 30–40 километрах в час. Поэтому здесь и далее следует следить не только за цифрами на знаках, но и за реальной

дорожной ситуацией. Зачастую на дороге встречаются нерегулируемые перекрестки, пешеходные переходы, остановки общественного транспорта. Очень мало заправочных станций.

Непосредственно перед городом и далее до Адлера идет современная трасса с разделительным бордюром и хорошо организованной обочиной. Местами трасса проходит через туннели. В самом Сочи, в исторической его части, дороги очень узкие, парковок практически нет, а те, что есть, извечно заняты. Зачастую узкие дороги заканчиваются тупиком – без навигатора очень легко заблудиться. Перемещаться по Сочи трудно – сплошные спуски и подъемы, гуляющие по дорогам туристы. Этот город явно не для машин.

Пробыв какое-то время в Сочи и



По дороге к Сочи



Смотрите видео
 об автопробеге
 на канале Pitstop



Для просмотра
 видео сканируй
 QR code

На берегу видны последствия
 прошедшего шторма



Центральная часть Сириуса



Набережная оборудована велодорожкой

насладившись его красотами, пляжем и достопримечательностями, мы отправились дальше в Адлер, который, по мнению многих побывавших здесь туристов, выглядит более современно. К Адлеру ведет современная дорога (9–10 баллов), по обочинам которой высажены высокие пальмы, туи и кипарисы. Ощущения от хорошей дороги портят пробки, которые тянутся практически от самого Сочи. Стоять в пробке долго не приходится, если только она не связана с ДТП или рухнувшим на проезжую часть деревом.

По Адлеру перемещаться значительно легче, чем по Сочи: широких дорог и развязок больше, как и машин на дорогах. Вдоль реки Мзымта построена новая трасса с подвесными сегментами, ведущая к Красной Поляне. Если переехать реку и двигаться от Адлера по прямой, то можно попасть в туристический центр Сириус. Здесь расположены олимпийская деревня, стадион «Фишт», множество отелей и респектабельных кварталов и знаменитый сочинский автодром, на котором проводится один из этапов «Формулы-1». Дороги в Сириусе большие и ровные, разметка, знаки и светофоры читаются четко.

Вдоль побережья в этом районе тянется оборудованная набережная, гулять по которой как днем, так и вечером одно удовольствие. На берегу располагаются пляжи, кафе и рестораны. По уровню цен здесь, как и по всему черноморскому побережью, наблюдается большой разлет цен на питание, проживание и развлечения.

Путешествие к Черному морю для многих автотуристов не заканчивается лишь Сочи или Адлером, многие предпочитают ехать дальше – до границы с Абхазией здесь рукой подать. На той стороне знаменитые курорты – Гагры, Пицунда и Сухум, где также есть масса оборудованных для отдыха пляжей, отели, кафе и рестораны на разный размер кошелька. Гражданам Казахстана для въезда в Абхазию потребуются виза и страховка.

Наше путешествие из Алматы в Сочи можно считать оконченным. Мы проехали более 5000 километров, побывав в городах Саратов, Волгоград, Ростов-на-Дону, Краснодар и Сочи, опробовав на себе все прелести этого маршрута. Подводя итог, можно с уверенностью сказать, что автомобильный туризм имеет массу преимуществ и позволяет планировать отдых под конкретные возможности и потребности. В условиях тотальных ограничений, связанных с пандемией, черноморское побережье стало хорошей альтернативой традиционным курортам Египта и Турции, хотя порой здесь можно встретить не адекватные качеству обслуживания цены.

Далее нам предстояло возвращение домой в Алматы тем же маршрутом. Но это уже другая история.

Продолжение следует.

Э		П	Р	А	К	Т	И	К
Г		А		И				О
О	П	А	Л		П	С	Ё	Л
И		Г	О	П	А	К		Е
З		А		О		О		Н
М	А	Т		Т	И	Т	Л	О
	Н	А	Р	О	Д		Е	
	И			Л	Е	М	М	А
	С	А	М	О	А			Т
		Р		К	Л	Ю	К	А
Г	Ю	Г	О		И	М	А	М
И		О		О	С	О	Б	А
З	О	Н	Т		Т	Р	О	Н

				Мастерская фотографа	Японский трезубец		Деньги в долг
Наложат при переломе	Шапочка турка		Остров в Японии				
			... Бульба	Вымогательство денег			
	Гаражный кооператив					Очко с подачи в теннисе	
	Бренная материя		... по имени Иа	Вид налога		Родина шёлка	
Учащаяся ВУЗа	Источник дохода		Глупость		Обдумывание недоброго дела		Знаменитый финский оратор
Пробег в конном спорте	Водный цветок						
				Русский серебряный рубль		Партия запевалы	
	Спортивная игра		Особое изящество				
					Не выноси из избы		
"Герб" индейца	Часть корабля	Кустарник-паразит					
					Партия, серия		

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

WWW.A-MASTER.KZ



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

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



PRESSA.RU

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



MAGZTER

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



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play



ISSUU

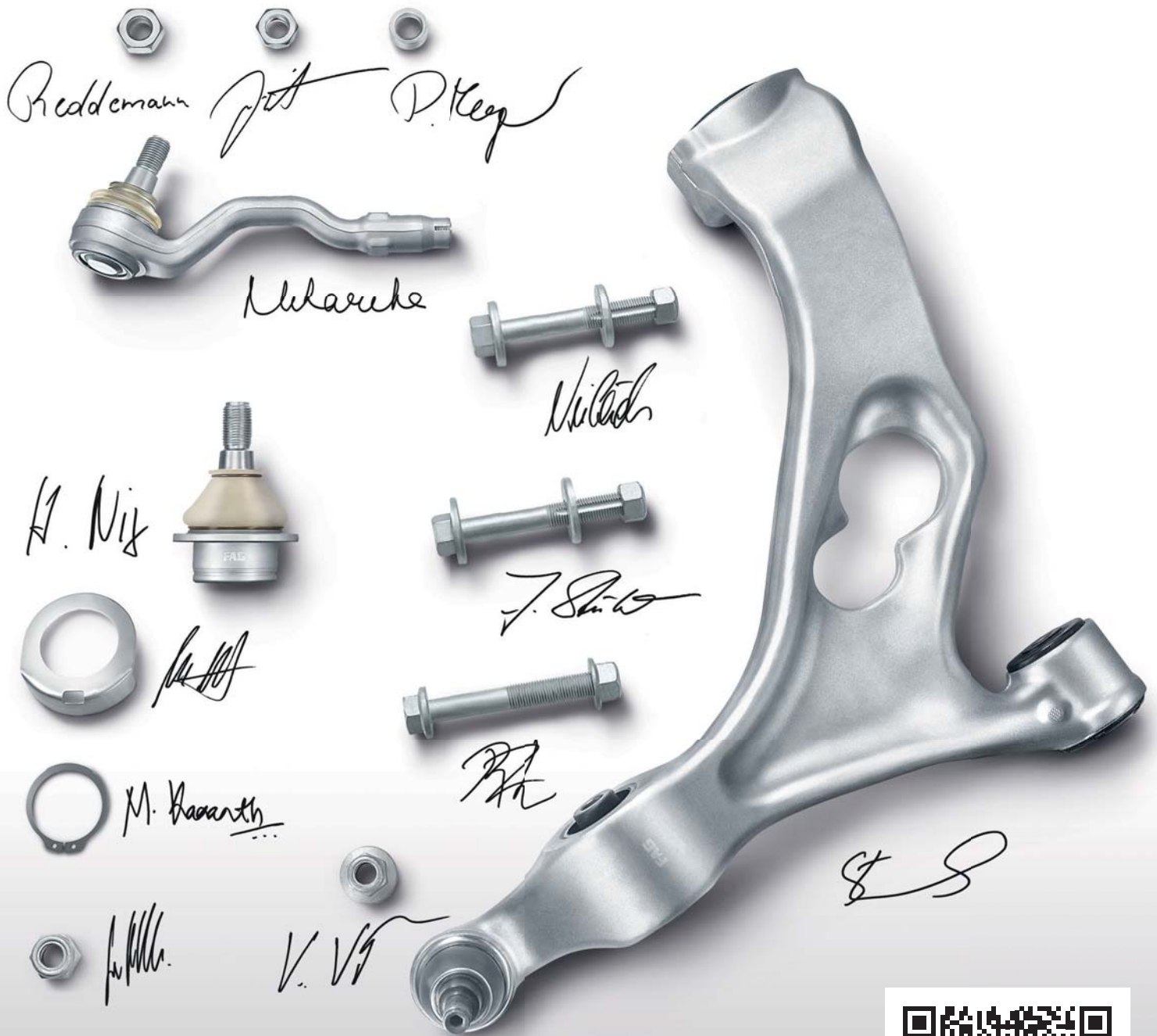
Мультиязычный ресурс, позволяющий просматривать и подписываться на электронные журналы и газеты.



Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play





FAG

Качество, которым мы гордимся.

Являясь разработчиком технических инноваций со 130-летним опытом производства решений для ходовой части автомобиля, FAG делает ставку на бескомпромиссное качество: Каждый отдельный компонент или интеллектуальное решение для ремонта узлов шасси транспортного средства разработаны и испытаны инженерами Schaeffler в соответствии с самыми высокими стандартами качества.

Больше информации:
aftermarket.schaeffler.ru, rexpert.ru

SCHAEFFLER