

12
лет

pitstop
www.pitstop.kz



VOLKSWAGEN ID.3
МИНИАТЮРА

BMW CONCEPT 4
TOYOTA LQ
КОНЦЕПТ

ARDEN BENTLEY AB III
ШИНЫ ВАЖА BOSS
LUMMA CLR RE
ТЮНИНГ

ASTON MARTIN
BENTAYGA HYBRID
АРСЕНАЛ



PORSCHE
TAYCAN



LUMMA CLR X7

YAMAHA MT-03 DARK LIGHTNING





ДВОЙНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО



Ремонтное решение для двойного сцепления от одного из лидеров рынка.

Двойное преимущество для вас и ваших клиентов:

- Для сухих и мокрых сцеплений
- Идеально подобранные компоненты, а также необходимая техническая поддержка
- Высокий потенциал рынка с ежегодным ростом

Больше информации:

www.schaeffler.ru/aftermarket

www.repxpert.ru



FAG

 **RUVILLE**

SCHAEFFLER



Журнал Pitstop № 10 (145) 2019

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

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

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008

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

Рекламный отдел:

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

Отдел распространения:

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

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

Отпечатано: Print House Gerona.

РК, г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124.
Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2019

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



ВТОРОЙ ЭЛЕМЕНТ В КОМПЛЕКТЕ

В начале октября Aston Martin представил в Соединенных Штатах модель DBS GT Zagato. В паре с показанной ранее DB4 GT Zagato Continuation, представляющей ретростиль, она составляет комплект DBZ Centenary Collection, олицетворяющая собой «современную классику».



ЭМОЦИОМОБИЛЬ С АГЕНТОМ НА БОРТУ

Совсем недавно Toyota анонсировала свой новый концепт, именуемый LQ. Особенность этой разработки заключается в возложении на нее надежд на создание прочной эмоциональной связи с водителем. Один из инструментов, призванных решить эту задачу, – интерактивный агент с искусственным интеллектом и нежным именем Yui (Юи).



ЛЮКСОВЫЙ ГИБРИД ЖДЕТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Свое веское слово в электрификации автомобилей решил сказать и Bentley. Люксовый британский бренд в год своего столетнего юбилея представил внедорожник Bentayga Hybrid. К 2023 году компания планирует выпустить электрифицированные версии всех своих актуальных моделей.



ВПИСЫВАЕТСЯ В КЛАССИКУ ПРОПОРЦИЙ И В СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ

Эстетическая сущность современного купе BMW заключается в мощи, динамичности, эмоциональном дизайне и в эксклюзивности в купе с исключительными возможностями управления. В этом нас попытались убедить разработчики BMW Concept 4.



PORSCHE ПРИМКНУЛ К ТЕНДЕНЦИИ

Одновременно в трех частях света – в Северной Америке, в Восточной Азии и в Европе – Porsche показал свой первый электрический спорткар Taycan. Для автопроизводителя это наиболее важные рынки сбыта.



НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ СО СТАРЫМ НАЗВАНИЕМ

Компания Jaguar Land Rover недавно представила полноприводный внедорожник Land Rover Defender в версии XXI века и в двух вариантах – с короткой 90-дюймовой и длинной 110-дюймовой базой. Разработчики предлагают рассматривать новинку в качестве безопасного семейного автомобиля.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ PITSTOP НА САЙТЕ!

КАЗАХСТАНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВОСТИ

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

НОВОСТИ И АКЦИИ ОТ АВТОДИЛЕРОВ

Информация о новинках в автосалонах, об акциях дилеров.

СВЕЖИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

АРХИВЫ ЖУРНАЛА

Ищете прошлые номера? Они здесь...

ФОТОАРХИВ И ВИДЕОАРХИВЫ

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

АВТОКАТАЛОГ

Информация о компаниях Казахстана и об официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ





ПОЗИТИВНАЯ ДИНАМИКА СОХРАНЯЕТСЯ

Аналитики Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ) и Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» подвели итоги производства и продаж автомобилей в сентябре и за 9 месяцев текущего года. Согласно их данным, авторынок страны продолжает держать темп, заданный в начале года.

Продажи новых автомобилей в сентябре, включая экспорт, по сравнению с августом увеличились. Казахские дилеры продали 5968 легковых и легких коммерческих автомобилей, а также 673 грузовика, спецтехники и автобусов. Экспортные поставки составили 373 машины, они отправились в Россию, Узбекистан, Кыргызстан и Беларусь. Анализ продаж за 9 месяцев в сравнении с тем

же периодом прошлого года показал рост на 22%, в абсолютных показателях количество проданных автомобилей составило 53 874 единицы. По мнению вице-президента АКАБ Анар Макашевой, с учетом трех оставшихся месяцев показатель продаж в 2019 году должен преодолеть 70-тысячный рубеж, причем около 40 тысяч единиц в этом числе будут составлять машины казахстанской сборки.

Наиболее популярными сентябрьскими марками стали Hyundai (1345 ед.), Toyota (1204 ед.) и Lada (957 ед.). На тройку лидеров пришлось свыше 56% объема продаж. Однако в сегменте продаж легковых автомобилей за 9 месяцев, по данным АКАБ, лидирует Toyota Camry (4776 ед.), вторую позицию занимает Lada Granta (3664 ед.), а третье место принадлежит кроссоверу Hyundai Tucson (3256 ед.). Активнее всего с января по сентябрь машины приобретали в Алматы – 13 855 штук на сумму 159,99 млрд тенге и в Нур-Султане – 9913 единиц на 108,09 млрд тенге.

Специалисты «КазАвтоПром» подсчитали, что за 9 месяцев года выбор в пользу продукции казахстанских автозаводов сделали 27 795 покупателей (56,4%). Доля продаж импортной продукции составила за этот период 21 448 автомобилей (43,6%).

Рейтинг брендов, по мнению аналитиков «КазАвтоПром», за 9 месяцев года должен выглядеть так: Lada (11 092 автомобиля), Toyota (10 524 ед.), Hyundai (10 008 ед.).

Лучше всего продажи шли у холдинга «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО», которому в объеме продаж принадлежит почти треть (31,2%). Вслед за лидером движется КМК Astana Motors (24,1%), с большим отрывом замыкает тройку «Вираж» с долей 5,8%. ■

www.avtomalyar.kz

РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

+7727/290-84-53, 346-82-53, +7707/225-39-33, +7707/225-39-99 e-mail: info@avtomalyar.kz



БУДЕТ КАЗАХСТАНСКИЙ «КИРОВЕЦ»

В рамках Программы совместных действий в области развития казахстанско-российской производственной кооперации в Костаное открылся завод, на котором будут собирать тракторы «Кировец». Казахстанское предприятие в этой работе будет сотрудничать с АО «Петербургский тракторный завод» (ПТЗ).

Проектная мощность завода – 700 машин в год. Поэтапно планируется наращивать локализацию, которая к 2025 году должна достичь 50%. В проект инвестировано 7,3 млрд тенге. Работать на предприятии будут примерно 500 человек.

Участовавший в церемонии открытия завода премьер-министр

РК Аскар Мамин выразил уверенность в том, что предприятие сможет обеспечить сельское хозяйство Казахстана качественной и надежной техникой. Директор АО «ПТЗ» Сергей Серебряков в свою очередь подчеркнул взаимную выгоду для двух стран от запуска проекта, ведь Казахстан получает новое производство, собственную продук-

цию, рабочие места, а российская сторона – производство комплектующих как для завода, так и для вторичного рынка.

Представляя новое производство, спикеры характеризовали его как отвечающее всем современным международным нормам и стандартам. ■

ПРЕДПОЧИТАЕМ ПОДОРОЖЕ

Любовь к дорогим автомобилям все еще живет в сердцах наших соотечественников. Согласно статистике Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром», лишь каждый четвертый покупает машину не дороже 5 млн тенге. Остальные три, как говорится, могут себе позволить...

Обзор приобретений специалисты «КазАвтоПром» сделали за 9 месяцев 2019 года. За это время казахстанцы купили 49 243 новых легковых и легких коммерческих автомобиля, заплатив за них 451,2 млрд тенге. Средняя стоимость машины составила 8,8 млн тенге, и она на 5,6% выше прошлогоднего значения за тот же период. Если же рассматривать среднюю цену при-

обретаемого автомобиля казахстанской сборки, то она составила 6,6 млн тенге.

В прошлом году автомобили не дороже 5 млн тенге приобрели 37% покупателей, по цене от 5 до 7 млн тенге сделали приобретение 19,9% покупателей. Машины стоимостью 7–10 млн тенге купили 14,7% казахстанцев. Доли в бизнес-сегменте

и в премиум-классе распределились соответственно как 27,2 и 10,6%.

Наиболее доступным автомобилем, производимым в Казахстане, является Lada Granta усть-каменогорской сборки, цена на который стар-тует от 3,1 млн тенге. Наиболее дорогим является Mercedes-Benz G-Class, за который придется выложить 63,1 млн тенге. ■

DBS GT ZAGATO: ВТОРОЙ



В начале октября Aston Martin представил в Соединенных Штатах модель DBS GT Zagato. В паре с показанной ранее DB4 GT Zagato Continuation, представляющей ретростиль, она составляет комплект DBZ Centenary Collection, олицетворяя собой «современную классику».

Выпуск комплекта, состоящего из двух автомобилей, приурочен к 100-летию деятельности итальянского дизайнерского дома Zagato и 60-летию сотрудничества с ним Aston Martin. Парочка будет производиться ограниченной серией – по 19 автомобилей, а продаваться станет по 6 миллионов фунтов стерлингов за комплект. Такое ограничение серии

обусловлено историческим фактом выпуска в 60-х годах 19 оригинальных автомобилей DB4 GT Zagato.

Новинка построена на основе Aston Martin DBS Superleggera, но имеет под капотом более мощный 760-сильный турбонаддувный V12 объемом 5,2 литра. Крыша и задний диффузор автомобиля изготовлены из карбона, остальная часть кузова окрашена в цвет

Supernova Red, зарезервированный исключительно для «столетней спецификации». Черно-золотые колесные диски гармонируют с рядом акцентов – ребром диффузора, логотипами бренда Aston Martin и значками Z, выполненными из 18-каратного золота.

Особого внимания заслуживает активная фальшрадиаторная решетка автомобиля. В состоянии покоя, когда



ЭЛЕМЕНТ В КОМПЛЕКТЕ



автомобиль не заведен, ромбики, составляющие решетку, находятся в вертикальном положении и закрывают подкапотное пространство. Когда же двигатель машины запускают, решетка не очень дружелюбно ощеривается горизонтально направленными треугольными гранями.

Интерьер DBS GT Zagato выполнен богато. В салоне так и хочется затянуть разудалый цыганский напев. Располагает к этому сочетание красно-черной кожаной обивки и позолоты. Впрочем, для тех, кому образ цыганского барона не очень греет душу, предлагается выбор оформления деталей менее яркими материалами, такими, например, как углепластик или алюминий. Опционально оформление салона может быть выполнено практически на заказ — с широким выбором материалов и с дизайном, разработанным под предпочтения конкретного владельца.

Генеральный директор дизайнерского дома Андреа Загато, комментируя выход новинки в свет, заметил, что столетие Zagato является символическим мостом между прошлым и будущим. С этой позицией теперь вполне согласуется комплект DBZ Centenary Collection, в котором присутствует и дух эпохи сэра Дэвида Брауна, и передовые технические достижения XXI века.

Машины из коллекции столетия DBZ будут строиться в самом большом и наиболее оснащенном реставрационном центре Aston Martin в мире, в штаб-квартире бренда в Ньюпорт-Пагнелле (Англия, графство Бакингемшир). ■





ЛЮКСОВЫЙ ГИБРИД

Свое веское слово в электрификации автомобилей решил сказать и Bentley. Люксовый британский бренд в год своего столетнего юбилея представил внедорожник Bentayga Hybrid. К 2023 году компания планирует выпустить электрифицированные версии всех своих актуальных моделей.



Разработчики называют новинку наиболее эффективной из всех Bentley. Такой титул гибриду присвоен в силу того, что выбросы составляют 79 г/км (WLTP). В полностью электрическом режиме он может преодолеть почти 40 километров, в гибридном – 747 км, а максимум скорости равен 254 километрам в час. От нуля до сотни машина разгоняется за 5,5 секунд.

Под капотом гибрида Bentley Bentayga работает высокоэффективный трехлитровый двигатель V6 с турбонаддувом. Электродвигатель имеет функцию генератора и обеспечивает автомобиль мгновенным бесшумным стартом и резким ускорением с места.



ЖДЕТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Высоковольтную батарею можно зарядить всего за 2,5 часа.

В гибридном приводе автомобиля предусмотрено три режима. Информация спутниковой навигационной системы, которая «видит» инфраструктуру зарядных станций, задействована для оптимально продуктивного использования электрзаряда. Для пополнения энергии в аккумуляторе машина использует процесс рекуперации при торможении. Доступный диапазон движения в электрифицированном режиме отражается на дисплее автомобиля.

На ручную сборку каждого гибрида Bentayga требуется 130 часов. Производит эти машины завод в городе Стреве (Англия). Модель уже сейчас доступна для заказа с целым рядом уникальных вариантов персонализации. В Европе гибрид стоит 141 тысячу евро. ■





ЭМОЦИОМОБИЛЬ С

Совсем недавно Toyota анонсировала свой новый концепт, именуемый LQ. Особенность этой разработки заключается в возложении на нее надежд на создание прочной эмоциональной связи с водителем. Один из инструментов, призванных решить эту задачу, — интерактивный агент с искусственным интеллектом и нежным именем Yui (Юи).

Один из ведущих разработчиков проекта заметил, что способность автомобилей лишь доставлять нас из одного пункта в другой осталась в прошлом. Современные технологии обеспечивают машины «особым отношением» к владельцам, автомобили теперь учитывают наши симпатии и привычки, сами умеют создавать настроение.

Философия эмоциональной связи, воплощенная в LQ, поддерживается технологией автономного управления, разработанной для концепта научно-исследовательским институтом Toyota. Помимо этого в сотрудничестве по проекту с японским автопроизводителем отметились компании JTB Corporation; AWA Co. Ltd; NTT docomo Inc; Panasonic Corporation. Попробовать, что получилось в

результате, смогут все желающие в ходе публичного тест-драйва Toyota Yui Project Tours 2020. Мероприятие будет проходить в Токио с июня по сентябрь следующего года.

Интерактивный агент Юи может взаимодействовать с водителем посредством голосовой связи. Он может настраивать освещение салона автомобиля так, чтобы снять стресс, или управлять кондиционером и ароматической установкой. Еще Юи умеет подбирать музыку и составлять информационные подборки по интересующим водителя тематикам.

Автоматизированное вождение в LQ осуществляется на четвертом уровне, то есть для поездки без участия водителя автомобилю требуется подготовленная





АГЕНТОМ НА БОРТУ

инфраструктура. Там, где она есть, концепт может не только самостоятельно передвигаться, но и парковаться в очень ограниченном пространстве, когда расстояние между соседствующими на парковке транспортными средствами не превышает 20 сантиметров. Причем машина, используя несколько своих камер, сонар и радары, может сама найти подходящее место, контролируя трафик транспорта и пешеходов и не допуская столкновений с ними.

Приборная панель отображается в автомобиле с помощью органических светодиодов. Чтобы водитель не отрывал взгляда от дороги, разработчики LQ организовали перед ним трехмерный экран с дополненной реальностью. Глубина проекции визуально воспринимается как равная 7–40 метрам перед автомобилем. Прямо перед глазами водителя появляются предупреждения о смене полосы движения, указания маршрута и другая значимая информация.

В сиденьях концепта интегрировано несколько надувных отсеков, связанных с системой кондиционирования. Это, в частности, позволяет автомобилю влиять на водителя

– помогать ему в зависимости от ситуации взбодриться или, наоборот, расслабиться. Если электроника фиксирует признаки усталости, она надувает отсек в спинке сиденья и подает в него охлажденный воздух.

Интерьерное освещение может цветами обозначать режим движения – пилотируемый или автоматический. Оно может подсвечивать пространство в ногах того пассажира, к которому в тот или иной момент обращается интерактивный агент Юи.

В фарах концепта находятся миллионы микрозеркал (DMD). Благодаря этому автомобиль может проецировать перед собой на дорогу довольно сложные изображения и фигуры.

Длина четырехместного LQ составляет 4,53 м, ширина – 1,84 м, высота – 1,48. Колесная база равна 2,7 метра. Трансмиссия – BEV (Battery Electric Vehicle). Пробег на одной зарядке – около 300 километров. Вес машины – 1680 килограммов. О других технических параметрах автопроизводитель умалчивает. ■



BMW CONCEPT 4



ВПИСЫВАЕТСЯ В КЛАССИКУ И В СЛАВНОЕ ПИ

Эстетическая сущность современного купе BMW заключается в мощи, динамичности, эмоциональном дизайне и в эксклюзивности в купе с исключительными возможностями управления. В этом нас попытались убедить разработчики BMW Concept 4, представив свое творение на 68-м международном автомобильном салоне во Франкфурте.

Концепт ориентирован ни много ни мало на трансляцию лучших черт бренда в будущее – как носитель ДНК BMW Group. Столь ответственная миссия обязывает представителя 4-й серии соответствовать легендарной классике, таким иконам стиля, как BMW 328 или BMW 3.0 CSi. Видимо, осознавая величие посылы, дизайнеры прежде всего все увеличили – колесную базу, фальшрадиаторную решетку, фирменные ноздри на ней, воздухозаборники, капот и линию

крыши с узким длинным остеклением. Чтобы формы выглядели еще более грандиозно, их кое-где подчеркнули хромированной окантовкой. Скульптурные колесные арки сформировали широкие «плечи» машины, которые вместе с низкой посадкой визуально формируют эффект основательности, устойчивости автомобиля.

Узкие сдвоенные светодиодные фары как веком прикрыты сверху частью капота. Это дизайнерское решение придает



КУ ПРОПОРЦИЙ РОШЛОЕ

BMW Concept 4 вид агрессивно прищурившегося хищника. Характерность подчеркивает и выразительный цвет кузова — Forbidden red («запретный красный»). Перекладки воздушных потоков, организованные в области порогов, прямиком позаимствованы из мира автоспорта.

Задняя часть машины также оформлена в явно выраженной спортивной стилистике: срезанная по косою корма с широким аэродинамическим подхватом гармонирует со спойлером, роль которого выполняет кромка багажника. Подчеркивают спортивный стиль крупные вертикальные диффузоры, выпускающие потоки воздуха из арок задних колес. Эффектно выглядят плоские прямоугольные патрубки выхлопной системы.

Интересно, что дизайн концепта как бы имеет «второе дно». Если присмотреться внимательнее, то можно обнаружить ряд сложных деталей. Например, в фальшрадиаторной решетке помимо ярких граненых горизонтальных элементов в глубине скрыто замысловатое плетение, состоящее из множества маленьких четверок. Минималистичные внешние зеркала автомобиля внутри содержат «плавающий» логотип BMW. Еще один логотип расположен на плафонах задних светодиодных фонарей. Богаты на детали и 21-дюймовые пятиспицевые легкосплавные диски: та часть спиц, которая находится во внешней плоскости, отполирована, та же, что в глубине, — остается матовой.

В общем, новый концепт BMW, представленный нам в основном дизайнерскими решениями экстерьера, без технических подробностей, выглядит впечатляюще и стильно. Однако теперь еще более любопытно, какое наполнение получит эта эффектная форма. ■



ОКТАБРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

TRIUMPH MAYFLOWER - 1949 г. в.



100 лет назад

18 октября 1919 года учреждена компания Rolls-Royce of America, а спустя 16 месяцев заработал завод в Спрингфилде, штат Массачусетс. Причина, по которой мелкосерийный производитель люксовых авто решился на организацию дополнительных сборочных мощностей, да еще и столь удаленных, заключалась в том, что автомобильный рынок США в разы превосходил все европейские, вместе взятые. Экономический спад после Первой мировой войны только усугубил разницу. В Старом Свете почти некому стало покупать «роллс-ройсы», а в Америке спрос на них

был по меркам класса высок. Сборка на территории США позволяла убить сразу несколько зайцев: избежать налога на импорт, исключить стоимость доставки через океан из конечной цены и сократить время ожидания заказанной машины. Правильность решения о заокеанском производстве доказывают цифры: за десять лет в Спрингфилде сделали около трех тысяч штук. Для высшего класса в то время это был выдающийся показатель. Фабрику закрыли в 1931 году, когда стало ясно, что депрессия, порожденная биржевым крахом двухлетней давности, заслуживает эпитета «великая». С тех пор ни один

«роллс-ройс» не был собран за пределами Великобритании.

70 лет назад

23 октября 1949 года состоялась премьера малолитражки Triumph Mayflower. «Экспортируй или умри» – девиз британской автоиндустрии в то время. Лучше всего, если бы машины нашли спрос в США: так в страну поступала бы твердая валюта. Известно, что и до войны американцы не жаловали маленькие автомобили. Но сэр Джон Блэк, директор объединения Standard-Triumph, решил, что, значение имеет не размер, а внешний вид и оснащение. В самом деле, Mayflower (названный в честь корабля, на котором в Америку приплыли «отцы-основатели») был машиной высокотехнологичной: несущий кузов, независимая передняя подвеска, полностью синхронизированная КПП (большая редкость для тех лет), тормоза с гидроприводом. Это из плюсов. Из минусов: машина получилась черепаший медленной, едва переваливая за 100 км/ч. Еще хуже было с экстерьером. Перенос стиля роллс-ройсовских лимузинов на машину короче 4 метров не удался: автомобиль вышел вопиюще непропорциональным. Выпуск Mayflower продолжался около трех лет. Здравая, в общем-то, идея сделать комфортабельный компакт оказалась преждевременной, да и воплощение подвело.

TRIUMPH MAYFLOWER - 1949 г. в.



60 лет назад

2 октября 1959 года представлен Chevrolet Corvaир – автомобиль, призванный конкурировать с европейским импортом, в первую очередь с «Фольксвагеном». Именно у «Жука» заимствовали основные компоновочные решения: заднее расположение оппозитного мотора с воздушным охлаждением и заднюю подвеску на качающихся полуосях с одним шарниром. Вот только компактом Corvaир был лишь по американским меркам: в длину превышал 4,5 метра и оснащался 6-цилиндровым мотором. Поэтому то, что сносно работало у маломощного «Жука», в случае Chevrolet демонстрировало свои недостатки в полный рост. Большая нагрузка на заднюю ось в сочетании с подвеской, даже не пытавшейся сохранить постоянной ширину колеи, приводила к потере управления в скоростных поворотах. Ральф Нейдер в своей книге «Опасен на любой скорости» взял именно Corvaир для иллюстрации пренебрежения «большой тройкой» производителей вопросами безопасности ради экономии. И хотя книга полна неточностей, в главном Нейдер оказался прав. Менеджмент GM знал как о врожденных пороках Corvaир, так и о способах снизить риск аварии. Но стабилизатор поперечной устойчивости и жесткие пружины не включили в стандартную комплектацию, а в списке опций их польза никак не подчеркивалась. Рекомендованную разницу давления в шинах (1:1,8 в пользу задних) также из-за незнания игнорировали на большинстве сервисов. Статистика аварий заставила GM принять меры: в 64-м сзади поставили поперечную ресорную для препятствования «складыванию» колес, а еще через год со сменой поколений подвеску полностью переделали под схему с двумя шарнирами. Но репутация модели уже была испорчена, и в 69-м она окончательно покинула конвейер, не оставив преемника. След «Корвэира» в автоистории не исчерпывается изменением отношения к безопасности. Чистые линии машины первого поколения оказали влияние на дизайнеров NSU Prinz 4 (1961), Fiat 1300 (1961), Mazda Familia (1963) и ряда других моделей.

50 лет назад

24 октября 1969 года концерн Fiat за символическую 1 лиру приобрел компанию Lancia. Одна из наиболее самобытных и уважаемых фирм в европейской автоиндустрии буквально «истекла кровью», теряя деньги на каждой произведенной машине. «Лянча» продолжала вести бизнес, как в эпоху зарождения отрасли. Каждая модель рассматривалась



CHEVROLET CORVAIR - 1960 г. в.



CHEVROLET CORVAIR - 1960 г. в.



LANCIA FULVIA-HF FANALONE - 1970 г. в.

как произведение искусства, проектировалась с чистого листа, и степень унификации внутри модельного ряда была близка к нулю. Если

когда-то это окупалось, то по мере усложнения автомобилей себестоимость росла, и даже высокая отпускная цена перестала ее покрывать. Затяев

FIAT 500L - 1970 г. в.



постепенную унификацию моделей Lancia и Fiat, новые владельцы допустили ошибку, начав с того, что слишком хорошо заметно — с силового агрегата. А вскоре выяснилось, что «Лянчу» поразили и типичные для туринского гиганта «болезни», связанные с низким качеством сборки и недолговечностью. Включение в Fiat компании Alfa Romeo в 80-е выявило, что до сих пор у «Лянчи» нет четкой позиции в гамме концерна. Успехи в ралли поддерживали в целом позитивное отношение к марке, но все попытки оживить ее сбыт оборачивались неудачей: и ретростили рубежа тысячелетий, и попытка продавать «переодетые» машины Chrysler. Сейчас в линейке Lancia остался только супермини Ypsilon. Представители «Фиата» не устают делать громкие заявления о грядущем возрождении «Лянчи», но слова пока не подкрепляются делом.

30 лет назад

11 октября 1989 года дебютировал Rover серии 200 (кузов R8) — автомобиль, не только ставший высшей точкой кооперации британцев с «Хондой», но и изменивший правила игры в гольф-классе. Взяв за основу удлиненную платформу Civic, альянс выпустил две родственные модели. Honda Concerto вышла в свет годом ранее и не вызвала особого интереса, а вот «Ровер» встретили с куда большим вниманием. Хотя в конструкции двух моделей было 80% общих деталей, области экспертизы британцев — передняя подвеска, отделка кузова и салона — помогли им создать машину иного уровня. Если до того типичное авто гольф-класса представляло собой довольно простое, медленное и доступное по цене транспортное средство, то 200-е «Роверы» не попадали ни под одно из этих

определений. Помимо продвинутого шасси, удобных кресел и богатого оснащения английскую машину отличали исключительно 16-клапанные моторы: 1,4 л собственной разработки и 1,6 — японской. Сейчас этим не удивить, но в 80-е четырьмя клапанами на цилиндр могли похвастаться только псевдоспортивные версии типа GTi, чьи двигатели для раскрытия потенциала требовалось отчаянно крутить. В свою очередь, Rover был главным проводником 16-клапанной схемы ГРМ в массы, давая немного меньше мощности, но при заметно более низких оборотах. В тестах R8 били как одноклассников, так, например, и младшие версии стареющей 3-й серии BMW (E30). Иначе говоря, покупатели 200-х знали, за что платят лишние деньги. Семейство R8 быстро развивалось: добавлялись бензиновые моторы собственной разработки (вплоть до 200-сильного турбо) и дизели производства PSA. Линейка кузовов расширилась за счет 3-дверного хэтчбэка, купе, кабриолета, седана и универсала. Два последних шли под 400-ми индексами. «Ровер» верно предугадал вектор развития класса, на несколько лет захватив лидерство. Дебют новых поколений конкурентов подтвердил верность курса: они оказались крупнее, мощнее и дороже. Исключением стал лишь «Форд»: обновленный «Эскорт» даже упростился по сравнению с моделью 80-х. Этот промах дополнительно сыграл «Роверу» на руку. К середине 90-х внешний вид R8 начал устаревать. Хэтчбэки и седаны заменили новыми моделями в 95-м, а более специализированные кузова продержались еще три года. ■

ROVER 200 R8 - 1989 г. в.



ПРОИЗВОДСТВО ГАЗОВЫХ ПРУЖИН

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS



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 перегиба 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.

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

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.

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 лёгких 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 годана газовые и 3 года на винтовые пружины.



www.lesjofors.ru



PORSCHE TAYCAN ПРИМКНУЛ К ТЕНДЕНЦИИ

Одновременно в трех частях света — в Северной Америке, в Восточной Азии и в Европе — Porsche показал свой первый электрический спорткар Taycan. Для автопроизводителя это наиболее важные рынки сбыта. Ниагарский водопад, ферма солнечной энергии в Нойхарденберге под Берлином и ветряная электростанция на острове Пинтан (Китай) — места чистой природной энергии — стали фоном для фотосессий с новинкой.



Четырехдверный седан был представлен двумя полноприводными модификациями – Taycan Turbo и Taycan Turbo S. Это наиболее мощные серийные версии, остальные именитый автопроизводитель обещает показать позже, но еще в этом году. А к концу 2020 года мы, возможно, увидим и купе Taycan Cross Turismo.

Примечательно, что в отличие от обычной практики использования системного напряжения для электромобилей в 400 вольт инженеры Porsche применили в своем детище напряжение в 800 вольт. Они пояснили данный ход тем, что владельцам Taycan это даст преимущество на дороге, так как всего за 5 минут батарея электромобиля





сможет принимать заряд прямого тока (DC), позволяющий преодолеть сотню километров. От 5 до 80% можно будет пополнять заряд за 22,5 минуты. Пиковая мощность зарядки составляет 270 кВт, а мощность Performance Battery Plus – 93,4 кВт·ч.

Мощность Taycan Turbo равна

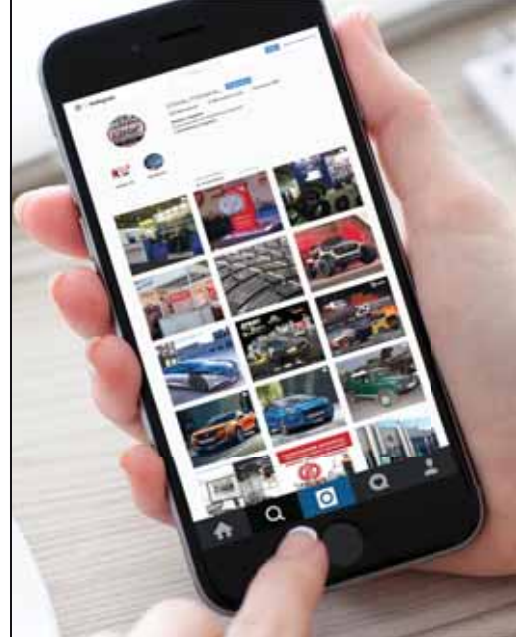
680 л. с., что позволяет ему набрать сотню за 3,2 секунды. Дальность дистанции на одной полной зарядке для данной версии равна 450 километрам (по протоколу WLTP).

Флагманский Turbo S Taycan выдает 761 л. с. Разогнаться от нуля до сотни он успевает за 2,8 секунды. Дальность

пробега на полной зарядке – 412 километров. Максимум скорости для обеих версий одинаков – 260 километров в час.

Дизайн спорткаров довольно лаконичен. Одно можно сказать точно: он выполнен строго в стилистике Porsche. Спереди автомобиль выглядит

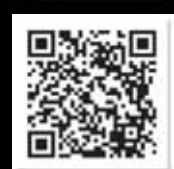




широким и плоским, с мощно очерченными крыльями. В силуэте доминантным элементом выступает крыша, плавной линией текущая назад. Сзади в длинной световой панели интересно выглядит логотип бренда.

Новую архитектурную модель разработчики Taycan применили в

интерьере автомобиля. Ее основным элементом является единая черная лента, в которую дизайнеры уложили центральный 10,9-дюймовый информационный дисплей и дополнительный дисплей для пассажиров. Классических регуляторов, кнопок и переключателей осталось совсем немного, почти все



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!



управление передано сенсорам или голосовым командам.

Сидящие сзади пассажиры смогут поставить ноги в специальные углубления, которые были придуманы для того, чтобы обеспечить электромобилу низкую спортивную посадку. Багажных отсеков в машине два – спереди (81 литр) и сзади (366 литров).

В оформлении салона Таусап дизайнеры не стали применять натуральную кожу, зато здесь можно увидеть инно-

вационные переработанные материалы, гармонирующие с экологической философией электромобиля.

В движение Таусап приводится двумя эффективными синхронизированными электромоторами – на передней и задней осях. Двигатель, трансмиссия и импульсный инвертор объединены в компактный модуль. Двухскоростная коробка передач, установленная на заднем мосту, является собственной разработкой компании

Porsche. Первая передача обеспечивает Таусап хорошим ускорением со старта, в то время как вторая, с длинным передаточным числом, дает высокую эффективность и запас мощности. Водитель может использовать 4 режима вождения – Range, Normal, Sport и Sport Plus, но отдельные системы электромобиля можно настраивать индивидуально.

Система управления шасси в Таусап сетевая, централизованная.





Porsche 4D Chassis Control анализирует и синхронизирует все системы шасси в режиме реального времени. Адаптивная пневматическая подвеска здесь с трехкамерной технологией, с электронным управлением демпфированием PASM (Porsche Active Suspension Management) и с электро-механической стабилизацией крена PDCC Sport (Porsche Dynamic Chassis Control Sport).

Конечно же, автомобиль имеет систему рекуперации, и в этом

контексте интересно узнать, что в ходе водительских испытаний 90% торможений выполнялось электродвигателями, без включения гидравлических колесных тормозов.

Длина обеих моделей одинакова — 4,963 м. Не отличается и ширина, которая составляет 1,966 м. Высота Turbo — 1,381 м, а Turbo S — 1,378 м. Porsche Taycan Turbo и Porsche Taycan Turbo S уже доступны для заказа. Их стоимость в Европе равна 152 136 и 185 456 евро и соответственно. ■

РЕКЛАМА

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Производитель полного ассортимента пружин



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



LAND ROVER DEFENDER



НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ СО СТАРЫМ НАЗВАНИЕМ

Компания Jaguar Land Rover недавно представила полноприводный внедорожник Land Rover Defender в версии XXI века и в двух вариантах – с короткой 90-дюймовой и длинной 110-дюймовой базой. Разработчики предлагают рассматривать новинку в качестве безопасного семейного автомобиля, в любую погоду одинаково хорошо чувствующего себя как в мегаполисе, так и на бездорожье.

Разработчики модели считают, что им удалось оставить силуэт модели с богатой 70-летней историей узнаваемым, однако с этим можно поспорить – конечно, автомобиль уже не выглядит как памятный всем нам «первооткрыватель и миссионер». Дизайн новинки получил современные черты, однако некоторые традиционные решения в нем тоже прижились. Так, конструкторы оставили окна на крыше Alpine Light и распашную заднюю дверь с запасным колесом. Сохранились, конечно же, и короткие свесы, благодаря которым машина может преодолевать крутые подъемы и спуски. Модель имеет 6 вариантов комплектации: Standard, S, SE, HSE, Defender X и First Edition.



Автомобиль выглядит лаконично благодаря четким прямым линиям. В то же время адаптивные светодиодные фары с их геометрическим разнообразием и фактурные панели несколько смягчают и усложняют строгий образ. Привлекательно смотрятся и квадраты задних фонарей, и глянцевые вставки капота (в комплектации X).

Новый Defender имеет специальное полиуретановое защитное покрытие Satin Protective Film, предохраняющее лакокрасочный слой от повреждений. Покрытие это можно при желании удалить. Палитра окраски кузова автомобиля включает такие оттенки, как Tasman Blue, Fuji White, Eiger Grey, Santorini Black, Indus Silver, Gondwana Stone и Pangea Green. Выбор предоставлен и в колесных дисках, которые могут быть штампованными стальными или коваными, размерностью от 18 до 22 дюймов. Благодаря внешнему диаметру шин в 815 мм новый Defender имеет самое большое пятно контакта среди иных моделей Land Rover.

Интерьер новинки имеет модульную архитектуру, поэтому эргономичен, функционален и настраивается практически под любые потребности. Благодаря смещенному вперед блоку управления опционально салон можно дооснастить откидным сиденьем, располагающимся между двумя передними креслами. Также за доплату можно получить откидную тканевую



ШОУРУМ

НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



крышу, и тогда в машине можно ездить даже стоя.

Сидящие впереди могут пользоваться двумя 12-вольтовыми розетками и двумя USB-портами, все так же устроено и во втором ряду. Поручни и подлокотники имеют мягкое покрытие. Пол автомобиля надежно защищен прочным прорезиненным покрытием со встроенными сливами, которое легко мыть из шланга. Объем багажника равен 1075 литрам. Пространство

его при сложенных сиденьях второго ряда увеличивается до 2380 литров. В багажном отделении имеются 12-вольтовая розетка и трехконтактная бытовая розетка 230 В. Второй ряд сидений складывается в соотношении 40:20:40. Сохранить в пути ценные вещи, такие как ноутбуки, часы, ювелирные изделия или планшеты, поможет стальной сейф Security Box. Вместительный перчаточный ящик объемом 5,8 литра тоже запирается на ключ.

Потенциальным приобретателям предлагается выбор одного из трех цветовых вариантов оформления интерьера и широкий выбор материалов: ткани Resolve, Steelcut Premium Textile и Robust Woven Textile, кожа Grained Leather и Windsor Leather, а также искусственная замша Miko Suedecloth. Декоративные вставки могут быть выполнены из ореха или темного дуба.

Разработчики применили в создании модели новую архитектуру D7x, суть которой заключается в создании легкого алюминиевого монокока. Жесткость на кручение кузова благодаря ему в три раза превосходит рамную конструкцию. Алюминиевый монокок выдерживает рывок на буксирных крюках до 6,5 тонн, позволяет везти на крыше до 168 кг груза и буксировать вес до 3500 килограммов. Помимо этого данное техническое решение наиболее удачно сочетается с независимой подвеской и двухступенчатой раздаточной коробкой автомобиля. Чтобы оптимизировать компоновку, инженерам пришлось переместить с традиционных мест аккумулятор и некоторые компоненты системы охлаждения.

Колесная база версии «110» составляет 3 метра. Дорожный просвет нового Defender равен 29,1 см. Углы въезда, рампы и съезда в длиннобазной версии





автомобиля составляют соответственно 38, 28 и 40 градусов. Глубина преодоления брода – 90 сантиметров. Автомобиль способен преодолевать участки с боковым уклоном в 45 градусов. Машина прошла испытания в миллионы километров, двигаясь по пескам раскаленной пустыни и справляясь с арктической стужей.

Передняя подвеска в Defender двухрычажная, задняя – многорычажная. Покупателю автомобиля предлагается выбор из пружинного варианта и электронно настраиваемой пневмоподвески. На внутренней стороне задней двери этого автомобиля есть панель, с помощью которой можно настроить удобную для погрузки высоту машины.

Предотвратить проскальзывание колес помогут опционально доступные системы Centre and Rear Slip Limited и Centre Slip Limited. Водители могут настроить в автомобиле один из трех режимов чувствительности для педали газа, переключения передач, рулевого управления и ABS, чтобы добиться от машины максимального соответствия своим потребностям. В памяти могут сохраняться до 4 индивидуальных профилей. Вместе с этим система Terrain Response 2 может автоматически настроить параметры, самостоятельно проанализировав характеристики

движения, в том числе и через водные преграды. В режиме «брод», например, система делает менее чувствительной педаль газа, блокирует привод и поднимает автомобиль до максимальной высоты. При выходе из режима система автоматически включает тормоз, чтобы очистить и высушить тормозные диски.

Defender получил обновленную тормозную систему, которая по сигналу Traction Control срабатывает вдвое быстрее, чем раньше, – за 150 миллисекунд. В экстремальных ситуациях водителю может помочь также технология низкоскоростного круиз-контроля (All-Terrain Progress Control) или Clear Sight Ground View, делающая видимым пространство под днищем и колесами автомобиля, транслирующая изображение на дисплей. Advanced Tow Assist избавит от сложностей маневриро-

вания с прицепом, а Hill Launch Assist поможет трогаться на склоне. Помимо этого новинка имеет адаптивный круиз-контроль, мониторинг слепых зон, экстренное торможение, функцию удержания полосы движения, распознавание дорожных знаков, мониторинг движения сзади, систему контроля степени усталости водителя, передние и задние датчики парковки, а также функцию предупреждения о приближающихся объектах.

Почти полтора десятка бортовых электронных модулей автомобиля могут получать актуальное программное обновление беспроводным методом, а встроенная система диагностики подскажет о наличии проблем. Благодаря пакету Online Pack владелец автомобиля всегда сможет быть на связи, слушать музыку и быть в курсе погодных



изменений. Мультимедийная система Pivi Pro управляется через 10-дюймовый сенсорный монитор. Еще одна альтернативная система – Meridian с 6, 10 или 14 динамиками (последние два с сабвуфером) мощностью 180, 400 или 700 Вт соответственно.

На борту присутствуют беспроводная зарядка и технология Bluetooth. Навигационная система автомобиля имеет способность к самообучению, а 3D-карты высокого разрешения актуализируются через технологию SOTA и выводятся на 12,3-дюймовую приборную панель, на которой можно настроить отображение традиционных циферблатов приборов, полноэкранный навигацию или комбинировать первое со вторым. Чтобы не отвлекаться от дороги, водитель может воспользоваться полноцветным проекционным дисплеем. Контролировать пространство вокруг помогает 3D-камера кругового

обзора. Технология Remote позволяет владельцу автомобиля следить за ним дистанционно – блокировать двери, находить машину на стоянке, запускать климатическую установку.

Инженеры усовершенствовали систему бесключевого доступа, благодаря радиопередатчикам Ultra Wide Band (UWB) система лучше защищена от взлома и стала удобнее в использовании. Помимо двух брелоков владелец автомобиля получает водостойкий противоударный браслет с жидкокристаллическим экраном. В браслет интегрирована технология Activity Key, с помощью которой можно открывать и закрывать двери машины или запускать двигатель, которых для комплектации Defender подготовлено несколько.

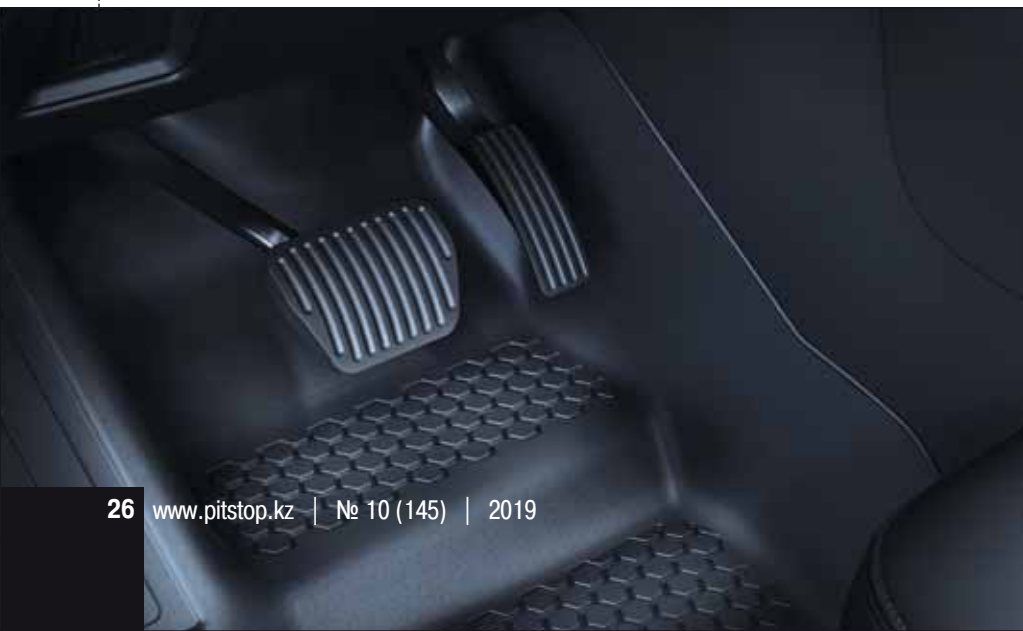
На этапе запуска в производство модель получит два 4-цилиндровых дизельных двигателя с двойным турбонаддувом мощностью 200 и

240 лошадиных сил. К старту продаж также будут доступны бензиновые моторы – 4-цилиндровый 300-сильный с двумя турбинами и 6-цилиндровый рядный Ingenium с технологией мягкого гибрида, осуществляемой литийионной батареей и 48-вольтовым электрическим турбокомпрессором со встроенным стартер-генератором. Мощность мягкого гибрида оценивается в 400 лошадиных сил. Все моторы агрегируются с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач ZF и двухступенчатой раздаточной коробкой.

Для нового Defender разработчики предусмотрели 170 предметов индивидуализации, а также предметы одежды, экипировки и сувениры. Помимо этого для модели доступны несколько пакетов дополнительной комплектации, в которых присутствуют шноркель, брызговики, багажники – на крышу и боковые, а также защита колесных арок, портативное моющее устройство, чехол для запяски, выдвижные подножки, раскладная лестница и многое другое.

Первым на рынок выйдет Defender 110, более компактная версия «90» появится позже, а к 2020 году производитель обещает начать выпуск коммерческих версий модели. Также к следующему году ожидается и подзаряжаемый гибрид (PHEV).

Главный инженер Jaguar Land Rover Майк Кросс, комментируя появление новинки, заметил, что прежний Defender дарил по-настоящему яркие эмоции, но при этом был в первую очередь утилитарным, а не комфортным автомобилем. Новая версия модели лишена этого изъяна. ■



ПЕРВАЯ ШИННАЯ ВЫСТАВКА

В Алматы с 17 по 19 октября прошла Первая Казахстанская международная выставка шин и шиномонтажного оборудования KazTyreExpo, ставшая площадкой для поиска деловых партнеров, общения и расширения знаний об отрасли.



Экспозиция разместилась в одном из павильонов выставочного центра «Атакент». Здесь была представлена продукция компаний из Индии, Китая, Нидерландов, ОАЭ, России и Сербии.

В выставке приняли участие и крупные казахстанские дистрибьюторы: представитель брендов Continental, Michelin, BFGoodrich, Barum, Tigar, Matador, Power Trac – компания «Шин Line»; официальный дистрибьютор брендов Yokohama и Triangle – компания Daco Motors Kazakhstan. Шины для легковых и грузовых автомобилей показала компания «Казшинторг».

Один из крупнейших поставщиков шин, камер, комплектов колес, дисков и осей – компания Bohnenkamp продемонстрировала продукцию, выпускаемую под брендами BKT, Kenda, Deestone, Starco, Windpower, Nexen и другими. Сербская компания Trayal Corporation показала в Алматы шины для промышленных машин, сельхозтехники, велосипедов и скутеров. Гости из Индии, представители компании Unipatch Rubber, привезли материалы для ремонта шин и камер, их соотечественники из Adver Tyre Tube India Pvt LTD показали бутиловые камеры Inner, представленные в широком диапазоне размеров. Широкий спектр шиномонтажного и балансировочного оборудования, представленный в различных ценовых категориях, показала известная казахстанская компания Alfa Equip, много лет успешно работающая на отечественном рынке и зарекомендовавшая себя как надежный, компетентный поставщик



высококачественной техники. В рамках мероприятия состоялись различные тематические презентации, прошел практический семинар по шиноре-

монтажным материалам и технологиям. Оживил обстановку розыгрыш сертификатов, предоставляющих право покупки шин со скидкой. ■

FORD S-MAX



ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ СТАЛИ СОВЕРШЕННЕЕ

Специалисты компании Ford недавно показали свежую модификацию модели S-Max и вместительного Galaxy. Автомобили получили выразительные дополнения в дизайне, улучшения условий комфорта и оптимизированную связь для водителей и пассажиров.



Модель S-Max доступна в 5- и 7-местной конфигурации, Galaxy – исключительно в 7-местной. Дизайнеры сохранили обтекаемый профиль автомобилей, изменив лицевые панели оригинальной комбинацией фальшрадиаторных решеток с противотуманными фарами. Так, в спецификациях Trend и Titanium, например, можно увидеть хромированную решетку, а в Performance решетка из сот с черной окантовкой гармонирует с черными накладками противотуманных фар (Ford S-Max ST Line). В Vignale хром украшает как противотуманные фары автомобилей,

FORD GALAXY



так и решетку с V-образным рисунком.

Для колес автомобилей дизайнеры разработали новые варианты легкосплавных двухцветных дисков – стандартные 17-дюймовые и 18-дюймовые с 15 спицами для версии Titanium.

В интерьере автомобилей наиболее заметной доработкой являются сиденья водителя и переднего пассажира. В спецификациях Trend и Titanium они теперь могут регулироваться по 18 позициям. Эта разработка даже получила одобрение независимого

комитета медицинских экспертов. Спецификация Vignale примечательна оформленной кожей приборной панелью и центральной консолью, алюминиевыми накладками на педали, подогревом рулевого колеса и передними подогреваемыми сиденьями с регулировкой по 10 позициям и с функцией массажа.

Салон автомобилей впечатляет возможностью трансформации. Положение сидений насчитывает в них до 30 с лишним комбинаций. Причем управлять складными креслами можно

с кнопочной панели, расположенной в багажнике.

S-Max и Galaxy комплектуются двухлитровым дизельным двигателем EcoBlue, мощность которого может составлять 150, 190 и 240 л. с. Трансмиссия предусмотрена 8-ступенчатая автоматическая или 6-ступенчатая механическая.

Впервые в этих моделях применена технология встроенного модема FordPass Connect, делающая машины мобильными точками доступа Wi-Fi с возможностью подключения до 10 устройств. Помимо этого технология позволяет быстро находить автомобиль на стоянке, дистанционно контролировать его техническое состояние и удаленно блокировать двери. Одна из функций FordPass Connect предусматривает информирование водителя об опасной ситуации на дороге, когда инцидент не виден из-за поворота или скрыт другими транспортными средствами. Уведомления об опасностях и угрозах поступают независимо от связи со спутниками, актуальные данные предо-



ставляют через Here Technologies местные органы власти, службы экстренной помощи и транспортные средства, подключенные к облаку. Таким образом водитель может узнать о дорожных работах, аварийных машинах, животных, пешеходах и посторонних предметах на проезжей части, также он будет предупрежден об опасных условиях вождения.

Электроника поможет водителю сохранять безопасную дистанцию в потоке, экстренно остановит автомобиль в критической ситуации и поспособствует экономии топлива системой Stop & Go.

Не даст заскучать в пути экипажу обновленных версий коммуникационно-развлекательная система Ford Sync 3. С ее помощью голосом или жестами можно управлять навигацией, климат-системой и подключенными смартфонами. Система совместима с Apple CarPlay и Android Auto.

Модифицированные версии Ford S-Max и Galaxy уже доступны для заказов.

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

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

VOLKSWAGEN ID.3



Первой моделью, несущей на себе новый логотип Volkswagen, стал первый серийный электромобиль ID.3. Новинку сам автопроизводитель откомендовал как символ новой эры для бренда и универсальную машину для повседневного использования.

СИМВОЛ НОВОЙ ЭРЫ ДЛЯ УТИЛИТАРНОГО ПРИМЕНЕНИЯ



Кompактный электромобиль построен на базе модульной матрицы электропривода (MEB). Длинная колесная база этой компоновки в сочетании с короткими свесами позволила конструкторам расширить внутреннее пространство машины, и пятиместный ID.3 стал новым словом в компактном классе.

Электромобиль приводится в движение 150-киловаттным электродвигателем, расположенным на задней оси и питаемым от батареи, находящейся в полу машины. Максимальная скорость ID.3 – 160 км/ч. Батареи для



электромобиль Volkswagen предлагает три. Самая маленькая, на 45 кВт, позволяет пройти без подзарядки 330 километров (WLTP); средней 58-киловаттной хватит на 420 км, а наиболее мощная 77-киловаттная рассчитана на 550 километров. Воспользовавшись так называемой быстрой зарядкой, мощностью 100 кВт, можно за полчаса восстановить заряд аккумулятора так, что он позволит проехать 290 километров.

Базовая версия ID.3 предполагает наличие навигационной системы, цифрового радио DAB+, подогрева





сидений и рулевого колеса, передних подлокотников, зарядного кабеля и 18-дюймовых легкосплавных дисков.

Версия Plus дополнительно оснащена системой камер заднего вида, адаптивным круиз-контролем, системой блокировки и запуска без ключа Kessy Advanced. В состав комплектации наружного оборудования входят тонированные стекла, пакет экстерьера Style в серебристом цвете, матричные светодиодные фары, боковые габаритные фонари, стоп-сигналы, указатели поворота и задние фонари, а также 19-дюймовые легкосплавные диски. Салон в комплектации Plus также имеет дизайнерские сиденья, центральную консоль с двумя разъемами USB и фоновое освещение.

Версия Top-of-the-range содержит дисплей дополненной реальности (AR), звуковую систему Beats, большую панорамную стеклянную крышу, а также 20-дюймовые литые диски. Оборудование дополняется системой удержания полосы движения с системой Emergency Assist, системой контроля смены полосы движения, бесконтактной зарядкой и удобными сиденьями.

Все органы управления ID.3, в том числе на многофункциональном рулевом колесе, сенсорные. Физические клавиши остались только на электростеклоподъемниках и для включения сигнальных ламп. Благодаря наличию в электромобиле App Connect ID.3 можно подключить к смартфону в течение нескольких секунд. ■

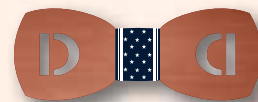




РЕКЛАМА



ФОТО: ЧИРИГИЗ КУДИСОВ



ДМИТРИЙ ДОРОНИН
ВАШ ВЕДУЩИЙ
НА НОВОГОДНИЙ КОРПОРАТИВ

ШОУМЕН БЕЗ НАФТАЛИНА
С ПРОКАЧАННОЙ МЫШЦЕЙ ЮМОРА
И БАРХАТНЫМ ДИКТОРСКИМ ГОЛОСОМ,
УСЛЫШАТЬ КОТОРЫЙ МОЖНО, НАБРАВ НОМЕР

 **+7 701 22 44 44 8**

ЗВОНИТЕ!



www.doronin.show





НОВАЯ ШИНА С ГОНОЧНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

Легендарный гонщик, изобретатель и успешный предприниматель Микки Томпсон шел по жизни с мантрой «Встань на газ!». Недавно в компании Mickey Thompson создали новую версию шины повышенной проходимости Baja BOSS.

Эта модель достойно проявила себя в одной из самых сложных американских гонок по бездорожью. Кстати, соревнование компании-разработчику уже доводилось выигрывать с предыдущей версией Baja BOSS.

Новинка имеет наиболее агрессивный боковой профиль из когда-либо разработанных Mickey Thompson. Для продукта была найдена хорошо сбалансированная резиновая смесь, подходящая для внедорожного и шоссейного исполь-

зования. По отзывам пользователей, шина позволяет автомобилю хорошо реагировать на управление и оттормаживаться, даже когда поверхность дороги влажная. Еще одна важная особенность шины – ее способность самоочищаться, поэтому ее нельзя обвинить в залипании камней или грязи. Отсюда и плавное движение с низким уровнем шума. Размерность, в которой Baja BOSS предлагается в Европе, – 17, 18 и 22 дюйма. Цена стартует от 593 евро за штуку. ■



Свыше 30 лет дизайнеры ателье Lumma занимаются индивидуализацией автомобилей премиум-класса. Недавно они представили на суд публики программу Lumma CLR X7, разработанную для BMW X7.



СТИЛЬ И СКОРОСТЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ

В пакете доработок от специалистов из города Винтерлингена усиление мощности двигателя, стильный мускулистый кузов и элегантные колеса. Дизайнеры основательно переделали переднюю часть автомобиля, увеличив воздухозаборники, которые в сочетании со сплиттером и карбоновым капотом оптимально обеспечивают моторный отсек воздухом.

Кузов стал шире на 5 сантиметров с каждой стороны. Сзади автомобиль обзавелся фартуком со встроенным диффузором. Кроме того, к спойлеру добавилась кромка из углеродного волокна.

Под задним фартуком автомобиля благополучно разместились спортивная выхлопная система с трубами из нержавеющей стали. Благодаря этому изделие Lumma звучит гораздо мощнее, чем исходная модель. Впрочем, и ускоряется

оно резвее, так как инженеры усилили мощность двигателя X7 50i и сняли ограничение скорости. Оптимизация средстами настройки электроники позволила выжать из мотора около 680 лошадиных сил.

В доработанный стильный дизайн органично вписываются колеса, состоящие из комбинации легкосплавных 24-дюймовых дисков Lumma CLR 24 RS с высокопроизводительными шинами шириной 295 и 355 миллиметров. Также для автомобиля предусмотрены 23-дюймовые спортивные диски.

Интерьер новинки может принимать различные образы – как элегантного VIP-салона, так и спортивной кабины. Возможности индивидуализации широки.

Специалисты Lumma сообщают, что доработанная ими модель будет доступна для заказов с середины 2020 года.





БОЛЬШОЕ ПРИСУТСТВИЕ EVOQUE

Тюнинг-ателье Lumma Design недавно представило свое видение внедорожника Range Rover Evoque нового поколения. В переработанной версии машина с более широким кузовом называется Lumma CLR RE.



Впрочем, доработки специалистов с юга Германии одним только кузовом не ограничиваются. Они также основательно прошлись по интерьеру, дополнив его кожей и алькантарой, алюминием, рояльным лаком и карбоном. Сочетание различных деталей из разнообразных материалов может быть выбрано заказчиком, как и напольное покрытие, накладки на педали и другая фурнитура.

Интересно, что крупные аэродинамические компоненты автомобиля авторы доработок описали таким понятием, как «больше присутствия». И с этим не поспоришь. В сравнении с серийной моделью Evoque стал внушительнее, еще респектабельнее и мужественнее. Дизайнеры расширили кузов за счет колесных арок – на 4,5 сантиметра с каждой стороны, дополнили автомобиль переработанным передним спойлером с решеткой и воздухозаборниками, а также панелями на порогах и проставками на заднем фартуке. Специалисты ателье еще разработали спортивную фальшрадиаторную решетку с так называемым алмазным рисунком, трехсекционный задний спойлер и выразительные накладки, которые могут быть черными или красными.

С широким кузовом как технически, так и визуально сочетаются легкосплавные 22-дюймовые диски Lumma CLR 22 LX и Lumma CLR Racing, «обутые» в высокопроизводительную резину размерностью 285/30-22.

ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЙ BENTLEY

В своих последних программах усовершенствования специалисты тюнингового ателье Arden Automobilbau GmbH придерживаются концепции облегчения конструкций. Этот подход был проявлен ими и в работе с Bentley GT/GTC, который в результате превратился в спорткар Arden Bentley AB III.



Используя сверхлегкие, но высокопрочные материалы, дизайнеры ателье придали автомобилю оптимальную обтекаемость и проверили ее в аэродинамической трубе. Специалисты из Крефельда, применив компоненты кузова, выполненные из углеродного волокна, а также легкосплавные магниевые колесные диски и титановую выхлопную систему, добились существенного снижения веса исходной модели, а следовательно, снижения расхода топлива.

Точно подогнанный широкий спортивный обвес придаст автомобилю агрессивный, брутальный вид. Раструбы на передних и задних крыльях сделали машину на 5 сантиметров шире с каждой стороны. Капот автомобиля дополнен терморегулирующими воздухозаборниками. Воздушные потоки регулируют и перенаправляют передний спойлер и боковые юбки. Сзади также эффективно работают спойлер

и диффузорные вставки.

Дизайнеры Arden предусмотрели для своего творения несколько вариантов комплектации колес, в том числе 22-дюймовое Zelem Two Magnesium с тонкими спицами.

Помимо того, что ателье создало впечатляющий образ, оно также поработало и над звуком, который будет издавать автомобиль на ходу. Сейчас титановая выпускная система проходит акустические испытания.

Оформление интерьера потенциальные приобретатели Arden Bentley AB III могут выбрать в соответствии с собственными представлениями о прекрасном. Инструментарий для воплощения задуманного тут широк — матовый алюминий, карбон, кожа, глянцевое лакированное дерево или деревянные детали с естественной фактурой. Дизайнеры предлагают также украсить коврики и подголовники автомобиля ручной вышивкой. ■



С тех пор как Yamaha в 2013 году выпустила культовый MT-09, в истории компании была открыта новая эра, связанная с сегментом Super Naked. Владельцев же мотоциклов этого класса накрыла волна острых ощущений, навеянных философией темной стороны Японии. Как видно, именно оттуда, из мрачных небес в нас ударила «Темная молния» — новая модель MT-03 Dark Lightning.



ВХОД В ТЕМНОЕ ПРОСТРАНСТВО

По отзывам разработчиков, эта модель, открывающая дверь на темную сторону, отличается легким, точным управлением при габаритах полноразмерного байка. Это качество должно прийтись по

вкусу как юношам, так и девушкам, желающим приобрести свой первый мотоцикл.

Внешний вид 2-цилиндрового MT-03, конечно же, был навеян его старшим 3-цилиндровым «братом»,

одной из самых продаваемых моделей Yamaha всех времен. В новинке заметны та же плотная компоновка вокруг двигателя и хищный характер. Над мотором распластался 14-литровый широкоплечий топливный бак с легкими совками воздухозаборников.

Выглядеть крупнее, чем он есть на самом деле, мотоциклу помогают компактная светодиодная фара и два скошенных габаритных огня. Минималистичные приборы освещения подчеркивают смелый, харизматичный облик мотоцикла. С фарой и габаритами гармонируют легкие, тонкие светодиодные сигналы поворота.

В движение байк приводит сложный 321-кубовый двигатель, который благодаря хорошей сбалансированности в работе цилиндров ощущается как менее резкий на низких





С введением класса Hyper Naked «Yamaha» продемонстрировала миру намерение создать новый тип мотоцикла, предназначенный пилотам, ищущим максимум возможностей для самовыражения. С самого начала сегмент Hyper Naked быстро развивался в диапазоне от 125 до 1000 куб. см, предлагая водителям наращивать опыт и производительность благодаря полной линейке байков.

Специальные модели, такие как спортивные версии SP моделей MT-09, MT-10 и MT-10 Tourer Edition, учитывали конкретные потребности клиентов.

оборотах по сравнению с некоторыми одноцилиндровыми моделями. В двигателе работают усиленные шатуны, легкие кованые поршни и полностью алюминиевые цилиндры DiASil с отличными теплоотводящими свойствами.

Одним из наиболее значимых технических новшеств модели MT-03 являются перевернутые 37-миллиметровые вилки, обеспечивающие сразу два значимых преимущества — лучшую управляемость и лучшее торможение.

В новой модели инженеры Yamaha применили концепцию удлиненного маятника, ту же, что используется на спортбайке YZF-R1. Асимметричный маятник длиной 573 мм получил новые ударные настройки благодаря более жесткой задней пружине.

Оптимальная жесткость конструкции байка обеспечивается легкой, компактной трубчатой рамой. Дизайнеры добились оптимального положения пилота на мотоцикле — удобного



и эргономичного, позволяющего воедино слиться с машиной. Относительно низкая посадка здесь сочетается с высоким положением рук на руле. Непосредственно перед пилотом находится жидкокристаллическая панель приборов, на которой информация

отображается белыми символами на темном фоне.

Как обещает производитель, у официальных дилеров MT-03 появится к декабрю 2019 года. Он будет доступен в цветах Ice Fluo, Icon Blue и Midnight Black. ■

КОНКУРС «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС - 2019»

11 октября в алматинском клубе «Андеграунд» в праздничной обстановке состоялось награждение победителей ежегодного казахстанского конкурса «Лучший автосервис».



По итогам народного голосования в конкурсе «Лучший автосервис» 2019 года победителями стали следующие участники:

КАТЕГОРИЯ «АВТОСЕРВИС»

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШАЯ СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ»

- I МЕСТО** – «Sakura Autoservice», г. Алматы, ул. Вишневая, 27
- II МЕСТО** – «Столичное», г. Алматы, ул. Жансугурова, 291а
- III МЕСТО** – «Казшинкомплект», г. Алматы, ул. Актюбинская, 186

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ ПУНКТ ЗАМЕНЫ МАСЛА»

- I МЕСТО** – «GT Oil Service», г. Алматы, ул. Тлендиева, 377а
- II МЕСТО** – «Expertoil», г. Алматы, ул. Вишневая, 27
- III МЕСТО** – «SCT Service», г. Алматы, пр. Рыскулова, 274

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ СЕРВИС»

- I МЕСТО** – «Formula 7», г. Алматы, пр. Рыскулова, 57в
- II МЕСТО** – «МастерШина», г. Алматы, ул. Садовникова, 99
- III МЕСТО** – «Formula 7», г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ СЕРВИС АВТОДИЛЕРА»

- I МЕСТО** – «Тойота Центр Жетысу», г. Алматы, пр. Райымбека, 505
- II МЕСТО** – «Бавария», г. Алматы, пр. Аль-Фараби, 107
- III МЕСТО** – «Toyota Center Almaty», г. Алматы, пр. Суюнбая, 151

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШАЯ АВТОМОЙКА»

- I МЕСТО** – «Аква Сервис», г. Алматы, ул. Манаса, 16
- II МЕСТО** – «Чистюля», г. Алматы, пр. Рыскулова, 571а
- III МЕСТО** – «Центральная автомойка №1», г. Алматы, ул. Айтеке би, 67/1

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ ТЮНИНГ»

- I МЕСТО** – «ARB Kazakhstan», г. Алматы, пр. Рыскулова, 234
- II МЕСТО** – «Balservice», г. Алматы, пр. Рыскулова, 145
- III МЕСТО** – «Luxury Gloss», г. Алматы, ул. Навои, 70/1

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОМАГАЗИН»

- I МЕСТО** – «Автотрейд», г. Алматы, ул. Толе би, 304
- II МЕСТО** – «Car City», г. Алматы, мкр. Баянаул, 57а
- III МЕСТО** – «Avtodom», г. Алматы, ул. Сатпаева, 90/21

НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШИЙ СЕРВИС АЗС»

- I МЕСТО** – «Газпром нефть»
- II МЕСТО** – «Royal Petrol»
- III МЕСТО** – «Sinooil»

Традиционно участники конкурса были поделены на две категории. Категория «Лучший автосервис» делилась на восемь номинаций, голосование за претендентов на лидерскую позицию с 20 августа по 20 сентября осуществлялось на сайте www.best.com.kz. Все желающие могли проголосовать однократно с регистрацией имени, фамилии, e-mail и IP-адреса.

Категория «Лучший поставщик» оценивалась сотрудниками автосервиса, профессиональный стаж которых был не менее трех лет. Количество экспертов, проголосовавших в конкурсе специальными анкетами, в этом году составило 65 человек.

Конкурс проводится в Республике Казахстан с 2015 года. Его миссия заключается в поддержке сервисных станций, практикующих передовые технологии ремонта и обслуживания автомобиля. Организатором конкурса выступает РИА «Нувэль Казахстан».

В этом году конкурс прошел при поддержке компании LESJÖFORS, а его генеральным партнером выступила компания Bilstein group с брендами Febi, SWAG и Blue Print. Информационную поддержку оказали журнал Pitstop (www.pitstop.kz) и журнал «Автомастер» (www.a-master.kz).



По результатам экспертной оценки, которая проводилась с 20 августа по 25 сентября, была определена лидирующая тройка брендов в каждой из шести номинаций категории «Поставщики».

КАТЕГОРИЯ «ПОСТАВЩИКИ»

НОМИНАЦИЯ «СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ»

- I МЕСТО** – «Bosch»
- II МЕСТО** – «Hella»
- III МЕСТО** – «Kärcher» (клининговое оборудование)

НОМИНАЦИЯ «ХИМИЯ И РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»

- I МЕСТО** – «Ma-Fra»
- II МЕСТО** – «Gerat»
- III МЕСТО** – «SAT»

НОМИНАЦИЯ «МАСЛА И СПЕЦЖИДКОСТИ»

- I МЕСТО** – «Motul»
- II МЕСТО** – «Castrol»
- III МЕСТО** – «SWAG»

НОМИНАЦИЯ «ЭЛЕКТРОКОМПОНЕНТЫ И ЗАПЧАСТИ»

- I МЕСТО** – «Osram»
- II МЕСТО** – «Denso»
- III МЕСТО** – «NGK»

НОМИНАЦИЯ «КОМПОНЕНТЫ ПОДВЕСКИ»

- I МЕСТО** – «KYB»
- II МЕСТО** – «Bilstein»
- III МЕСТО** – «Lemförder»

НОМИНАЦИЯ «ШИНЫ И ДИСКИ»

- I МЕСТО** – «Continental»
- II МЕСТО** – «Yokohama»
- III МЕСТО** – «Nokian»



Кроме этого, журналисты профильных изданий проголосовали в двух дополнительных номинациях. Они определили выставку Phaeton Expo 2019 (г. Шымкент, 5–7 апреля 2019 года) как лучшую выставку в формате «Сервис и автозапчасти». Семинар FEVI «Цепной привод ГРМ» (г. Алматы, апрель 2019 года) был назван журналистами лучшим техническим семинаром.

В ходе церемонии награждения организаторами был проведен розыгрыш призов и подарков, предоставленных компаниями KYB, Osram, Bilstein Group, Lesjöfors, Denso, CTR и Automechanika Astana. Эксперты конкурса – сотрудники независимых СТО – также получили подарки от партнеров конкурса: инструмент и специальную одежду. Представитель Automechanika Astana вручила экспертам три сертификата, дающих право бесплатного перелета и проживания в дни проведения выставки в г. Нур-Султане в 2020 году.

Конкурс «Лучший автосервис» позволяет организациям, принявшим в нем участие, получить объективную оценку положения компании на рынке, выявить сильные и слабые позиции, наладить взаимовыгодное сотрудничество с новыми надежными партнерами.

Заявку на участие в конкурсе «Лучший автосервис» 2020 года можно подать на сайте www.best.com.kz. Для сотрудников автосервисных станций Казахстана на сайте также предусмотрена возможность подать заявку на участие в конкурсе в качестве эксперта. ■





В ДРИФТЕ НУЖНО ДУМАТЬ НАПЕРЕД

В редакции нашего журнала недавно состоялась встреча с Артёмом Чекменёвым, который с несколькими партнерами по команде True Crew уже несколько лет подряд занимается организацией в нашей стране чемпионата по дрифту. Эта дисциплина автомобильного спорта год от года набирает обороты и популярность в Казахстане, поэтому узнать некоторые подробности работы организаторов и спортсменов было интересно.

Вместе с чемпионом Казахстана по дрифту 2017 и 2018 годов Антоном Авдеевым Артём профессионально занимается организацией Кубка страны с 2015 года и чемпионата — с 2016 года. В этом году в Нур-Султане и Алматы прошли пять этапов — два весной и три осенью. Чемпионом 2019 года в классе Pro стал алматинец Антон Шарымов.

Корр.: Какие регионы были представлены в чемпионате?

— Выступали пилоты из Нур-Султана, Алматы, Караганды, Актау, Экибастуза, Павлодара и Усть-Каменогорска. По правилам федерации чемпионат должен проводиться как минимум в двух регионах страны. Нур-Султан и Алматы были выбраны потому, что в этих мегаполисах есть подходящие для проведения соревнований площадки. Уровень и возможности пилотов растут, машины становятся мощнее, и на парковках торговых центров уже становится тесновато. При всем том в нашей



стране построен пока лишь один полноценный спортивно-тренировочный комплекс – Sokol, который расположен на 76-м километре трассы Алматы – Караганда. В Нур-Султане мы выступали на парковке торгово-развлекательного центра, хотя в столице по прошествии EXPO осталось много довольно просторных заасфальтированных и не используемых площадей.

Корр.: В каких еще городах побывал чемпионат?

– В прошлом году финал чемпионата проходил в Шымкенте. Выступали на центральной площади города, которая, несмотря на ее статус, показалась нам узковатой и тесноватой.

Корр.: А на СТК Sokol есть специальная площадка для дрифта?

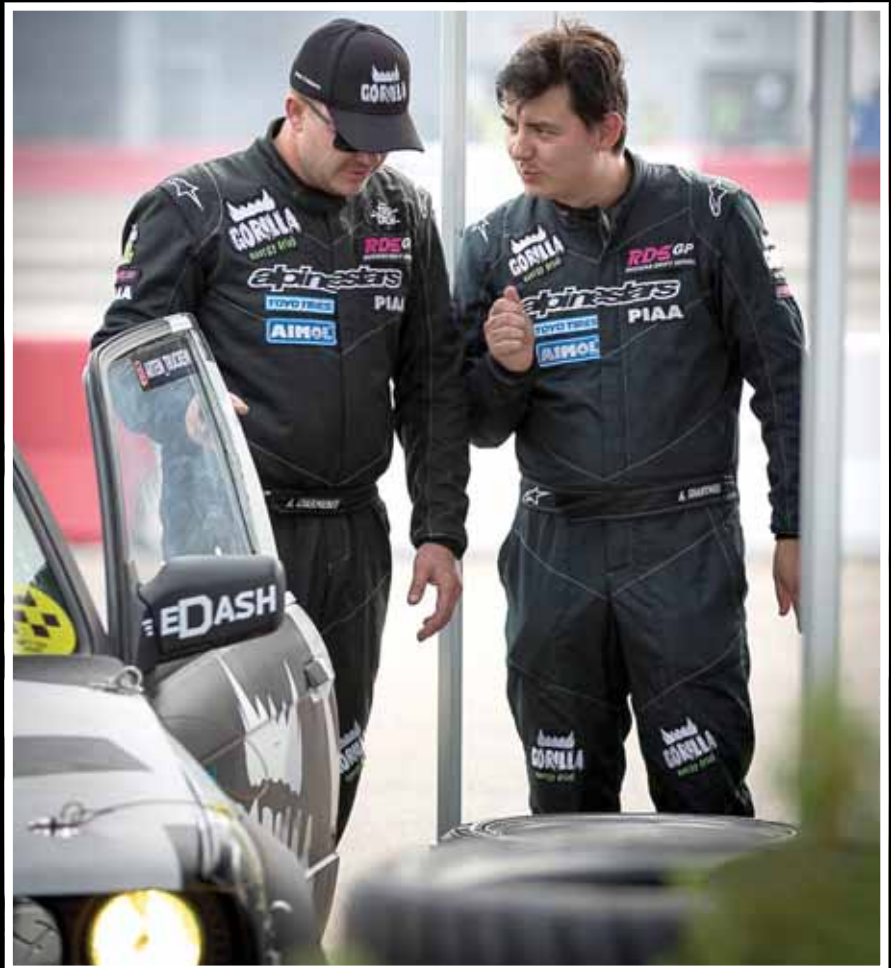
– Ее пока нет, но переговоры о строительстве с руководством комплекса ведутся.

Корр.: В этом году вы участвовали в чемпионате как пилот?

– Да, и оказался восьмым среди 34 участников. В чемпионате два класса – Pro и Street. В первом едут подготовленные машины с каркасами безопасности и многочисленными доработками в подвеске и двигателе. Во втором выступали любители на практически серийных гражданских автомобилях.

Любители проезжали трассу поодиночке, профи выступали еще и в парных заездах, когда ведущий выполнял судейское задание, а ведомый должен был как можно точнее повторить траекторию движения лидера, двигаясь параллельно с ним.

Корр.: Как ребята тренируются? Особенно интересно узнать, как тренируются спортсмены в периферийных городах.



– Очень все плохо. Парковки какие-то, где-то ночью на дорогах общего пользования... Мы, конечно, выступаем против нарушений. Даже, бывает, наказываем. Вот в прошлом году один из астанинских пилотов подрифтил по городу, выложил свои «художества» в сеть и на год был лишен лицензии

Федерации автоспорта за неспортивное поведение.

Корр.: Машины Pro-класса доставляют на СТК Sokol на эвакуаторах. Они не могут передвигаться по городу?

– Да, в них установлены каркасы безопасности, специальные сиденья и ремни, но удалены сигналы





поворотов и сильно изменена конфигурация подвески. Развал колес на моем BMW, например, составляет 6 градусов, поэтому поездка на дальнейшее расстояние обернется большим неудобством. Да и запрещено это ПДД. А вот когда дрифтуешь, такой развал с заваленными колесами обеспечивает на асфальте хорошее пятно контакта.

Корр.: Что важнее в дрифте — подготовка пилота или автомобиля?

— Знаете, дрифт — это одна из дисциплин автоспорта, где в равной степени важно и то, и другое. В некоторых видах состязаний, таких как драг-рейсинг например, все могут решить вложения: чем мощнее ты купил себе мотор или турбину, тем быстрее ты стал. Останется только вовремя нажать на газ и затем на тормоз. В ралли вложения тоже очень важны. Я не умаляю значимости профессионализма пилота, однако в дрифте ты можешь построить машину хоть за миллион долларов, но если

ты не умеешь ездить, то ничего не получится.

В дрифте нужно уметь думать наперед: перед тем как переложиться, перед тем как пустить машину в скольжение, перед тем как ускориться... Особо сложно все выглядит в парных заездах. Нужно угадывать действия партнера, знать, где нужно отстать, а где — «выстрелить». У одних пилотов чутье, способность предугадывать, развито от природы, другим, как мне, приходится вкатываться годами.

Корр.: Однако же и вам приходится серьезно вкладываться в подготовку машин.

— Ну конечно. Одна резина чего стоит! На команду мы в этот раз потратили 800 тысяч и спалили эти деньги за два дня. Мы едем на спортивных шинах, которые стоят по 100 долларов за штуку. Хватает резины на четыре заезда. А еще в статье расходов стартовые взносы, топливо, оплата труда механика, оплата эвакуатора, приобре-

тение запчастей для автомобиля и так далее. Затраты колоссальные. Чтобы ехать сезон в Казахстане на уже подготовленной машине, в среднем нужно от 1,5 до 4 миллионов тенге. Поэтому без поддержки партнеров, спонсоров выступать нереально.

В России порог участия в сезоне чемпионата RDS DP начинается от 3 миллионов рублей. Но там и уровень серьезнее. Если у нас в чемпионате выступают автомобили мощностью 350–500 лошадиных сил, то там 500–1200 сил. И шины у них уже не по 100, а по 200 долларов...

Дрифт интересен тем, что он как конструктор. Ты сам можешь творить. На тренировках мы экспериментируем, ищем решения. Например, в зависимости от марки шин и погоды приходится искать оптимальное давление. После заезда механик замеряет его и по отзыву пилота о сцеплении и скольжении производит корректировку.

Корр.: Легко ли вы находите нужные запчасти в отечественных магазинах?

— Ничего мы здесь не находим. Я ездил на BMW 1986 года. Что-то оригинальное, то есть из заводской комплектации, я могу найти только на авторазборе. Впрочем, в моем автомобиле родная только крыша. Мотор тойотовский, турбина американская, диски, сиденья и ручной тормоз — заказные, радиатор алюминиевый установлен в багажнике. Также я заказывал комбинезон, шлем, ремни. У нас ничего этого нет. Продается много китайских безделиц, которые никакого отношения к настоящему функциональному тюнингу не имеют, а служат лишь для стилизации автомобиля.

Понимаете, очень узок у нас рынок, покупателей в спортивном сегменте крайне мало. Один из казахстанских гонщиков в свое время привез различных спортивных «прибамбасов» на 30 тысяч евро – ремни, балаклавы, шлемы, а потом продавал их в течение 10 лет. Поэтому все нестандартное оборудование мы заказываем.

Корр.: Что самое сложное в вашей организаторской деятельности?

– Это всегда поиск партнеров. С желающими поддержать соревнования не густо, к сожалению. Чемпионат в целом и команду True Crew в частности уже несколько лет поддерживает производитель энергетических напитков Gorilla Energy. Это наши стабильные партнеры, которые здорово помогают. Сейчас, по завершении чемпионата, уже пишется календарь соревнований на следующий год, он согласовывается с Министерством спорта и туризма.

Нам, конечно, хочется, чтобы чемпионат развивался, а для этого необходимо выходить за рамки страны, чтобы о нас знали. Мы приглашаем главных судей из России, где дрифт развивается очень активно, уровень спортсменов на порядок выше нашего, они гораздо опытнее. Чемпион мира в этой дисциплине, как вы знаете, – россиянин Георгий Чивчян (Гоча).

Помимо поиска партнеров чемпионата мы с Антоном занимаемся множеством вопросов – от подготовки наклеек на автомобили и оформления площадки до размещения судей и гостей соревнования. При этом еще принимаем участие в нем. Сложно бывает, но нам здорово помогают волонтеры. Связь с прессой мы осуществляем через Анну Яркову. Комис-



сарами на трассе нам помогает федерация. Акимат бесплатно обеспечивает в день соревнований скорую медицинскую помощь и пожарную машину. За четыре года проведения соревнований они, правда, ни разу не пригодились, но это и к лучшему.

Корр.: А как обстоит дело со страхом? Его профессиональные дрифтеры лишены?

– Ну почему же? Мы же люди!

Средняя скорость для постановки автомобиля в занос около 110–120 км/ч. На этой скорости вам нужно вывернуть колеса, дернуть ручник и поехать боком с полностью выжатым газом. Совсем рядом проносятся бетонные отбойники.

Конечно, чувство самосохранения дает о себе знать. Что это такое, смогли ощутить зрители, которым довелось прокатиться в нашем дрифт-такси.

Корр.: В России сейчас дрифт на подъеме. Со слов того же Гочи, нынешнего чемпиона мира по дрифту, на родине этого вида спорта к нему уже охладели...

– Может быть, и так, хотя в японском дрифте много различных серий, женская в том числе. А у нас в команде пока одна лишь Юлия Гирилович, которая, к слову сказать, в этом году обошла меня в квалификации.

В мире существуют три наиболее значимые серии по дрифту:





D1 в Японии, в Америке – Formula Drift, в России – RDS DP.

Школы езды разные. У японцев манера более инерционная, когда разогнался и дальше двигаешься на скольжении. У американцев большее значение имеет мощность мотора, скорость, агрессия. В RDS DP можно увидеть что-то среднее между японской и американской моделями. В российском чемпионате, кстати говоря, катают не только россияне, есть пилоты и из Америки, и из Европы, и из Японии.

Корр.: По мнению Георгия Чивчяна, «заходить в дрифт», то есть начинать заниматься им, проще зимой...

– Соглашусь с этим утверждением чемпиона. Проще, потому что дешевле. Зимний дрифт не требует особой подготовки автомобиля. Но в Алматы или Шымкенте этот рецепт не осуществишь: зимы тут нет. А в Нур-Султане, например, ребята зимой гоняют на Ишиме.

Корр.: Насколько любим дрифт среди зрителей?

– В этом году мы собирали на трибунах СТК Sokol до 2000 человек. Рекорд наш был 2300 человек. Трибунам нравится этот зрелищный вид спорта с его динамичностью, столкновениями, визгом колес и клубами дыма. Уже даже есть фан-клубы определенных пилотов, молодые художники рисуют наши машины, многие после соревнований приходят в пaddock за автографами, чтобы поближе рассмотреть автомобили или побеседовать на экологоочные темы.

Покупая за 2500 тенге билет, зритель получает возможность оставить на парковке свою машину, а в перерыве соревнований или по окончании заездов он может спуститься в боксы и пообщаться с пилотами. В российском чемпионате билет тоже стоит 2500, но рублей. Это в шесть раз дороже.

Корр.: Как дела с вашей школой дрифта?

– Она, к сожалению, закрылась ввиду нерентабельности. Это очень дорого – каждый раз восстанавливать

машину после неумелых действий учащихся, тратиться на шины и запчасти, оплачивать аренду площадки. Плата за обучение не покрывает расходы, а если попытаться это сделать, то исчезают желающие учиться.

Понимаете, все-таки машина для дрифта должна быть своя. Не обязательно сразу замахиваться на профессиональный уровень. И даже лучше, когда спортсмен растет и развивается вместе с автомобилем, обрастает инженерными знаниями, учится крутить гайки.

Корр.: Вместе со всем этим человек осознает, насколько близок ему автоспорт, насколько далеко он может зайти и чем готов пожертвовать.

– Да, именно так. Спортсмены Street-класса ездят в чемпионате на обычных гражданских автомобилях с небольшими доработками. Кто-то на том и остановится, кто-то пойдет дальше. Это естественный отбор.

Корр.: Опыт участия в RDS DP у казахстанских дрифтеров есть?

– Да, в этом году мы командой ездили в Красноярск. Антон Авдеев, Антон Шарымов и я. Выступали на трех машинах. За три тысячи километров везли под сотню покрышек, запасные части, экипировку. Ехали около трех суток. Неделю были там, но выступили в силу различных причин не очень удачно. На каждого из нас было выделено около 2 миллионов тенге, времени ушло две недели, а вернулись ни с чем. Так себе удовольствие...

Корр.: Но в зачет пошел опыт, это тоже немало важно. Будем надеяться на успехи, которые ждут команду впереди. Спасибо вам за содержательную беседу.

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №09-2019

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

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

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

WWW.A-MASTER.KZ



ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В СЕТИ КИОСКОВ И ТОЧЕК РЕАЛИЗАЦИИ КОМПАНИЙ

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

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

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



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

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

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

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!

КОНКУРС «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС -2019»

11 октября в алматинском клубе «Андеграунд» в праздничной обстановке состоялось награждение победителей ежегодного казахстанского конкурса «Лучший автосервис».

По итогам народного голосования в конкурсе «Лучший автосервис» 2019 года победителями стали следующие участники:

По результатам экспертной оценки, которая проводилась с 20 августа по 25 сентября, была определена лидирующая тройка брендов в каждой из шести номинаций категории «Поставщики».



КАТЕГОРИЯ «АВТОСЕРВИС»

«ЛУЧШАЯ СЕРВИСНАЯ СТАНЦИЯ»

I МЕСТО – «Sakura Autoservice», г. Алматы, ул. Вишневая, 27

II МЕСТО – «Столичное», г. Алматы, ул. Жансугурова, 291а

III МЕСТО – «Казшинкомплект», г. Алматы, ул. Актюбинская, 186

«ЛУЧШИЙ ПУНКТ ЗАМЕНЫ МАСЛА»

I МЕСТО – «GT Oil Service», г. Алматы, ул. Тлендиева, 377а

II МЕСТО – «Expertoil», г. Алматы, ул. Вишневая, 27

III МЕСТО – «SCT Service», г. Алматы, пр. Рыскулова, 27а

«ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ СЕРВИС»

I МЕСТО – «Formula 7», г. Алматы, пр. Рыскулова, 57в

II МЕСТО – «МастерШина», г. Алматы, ул. Садовникова, 99

III МЕСТО – «Formula 7», г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131

«ЛУЧШИЙ СЕРВИС АВТОДИЛЕРА»

I МЕСТО – «Тойота Центр Жетысу», г. Алматы, пр. Райымбека, 505

II МЕСТО – «Бавария», г. Алматы, пр. Аль-Фараби, 107

III МЕСТО – «Toyota Center Almaty», г. Алматы, пр. Суянобая, 151

«ЛУЧШАЯ АВТОМОЙКА»

I МЕСТО – «Аква Сервис», г. Алматы, ул. Манаса, 16

II МЕСТО – «Чистюля», г. Алматы, пр. Рыскулова, 57а

III МЕСТО – «Центральная автомойка №1», г. Алматы, ул. Айтеке би, 67/1

«ЛУЧШИЙ ТЮНИНГ»

I МЕСТО – «ARB Kazakhstan», г. Алматы, пр. Рыскулова, 234

II МЕСТО – «Balservice», г. Алматы, пр. Рыскулова, 145

III МЕСТО – «Luxury Gloss», г. Алматы, ул. Навои, 70/1

«ЛУЧШИЙ АВТОМАГАЗИН»

I МЕСТО – «Автотрейд», г. Алматы, ул. Толе би, 304

II МЕСТО – «Car City», г. Алматы, мкр. Баянаул, 57а

III МЕСТО – «Avtodom», г. Алматы, Сатпаева, 90/21

«ЛУЧШИЙ СЕРВИС АЗС»

I МЕСТО – «Газпром нефть»

II МЕСТО – «Royal Petrol»

III МЕСТО – «Sinooil»

КАТЕГОРИЯ «ПОСТАВЩИКИ»

«СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ»

I МЕСТО – «Bosch»

II МЕСТО – «Hella»

III МЕСТО – «Karcher»
(клининговое оборудование)

«ХИМИЯ И РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»

I МЕСТО – «Ma-Fra»

II МЕСТО – «Gerat»

III МЕСТО – «SAT»

«МАСЛА И СПЕЦЖИДКОСТИ»

I МЕСТО – «Motul»

II МЕСТО – «Castrol»

III МЕСТО – «SWAG»

«ЭЛЕКТРОКОМПОНЕНТЫ И ЗАПЧАСТИ»

I МЕСТО – «Osram»

II МЕСТО – «Denso»

III МЕСТО – «NGK»

«КОМПОНЕНТЫ ПОДВЕСКИ»

I МЕСТО – «KYB»

II МЕСТО – «Bilstein»

III МЕСТО – «Lemförder»

«ШИНЫ И ДИСКИ»

I МЕСТО – «Continental»

II МЕСТО – «Yokohama»

III МЕСТО – «Nokian»



РК, Алматы,
ул. Попова, 19, офис 304
Тел.: +7 (727) 296 98 09
+7 (727) 260 85 27
Email: info@best.com.kz
www.best.com.kz

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

ADVERTISING PUBLISHING & BRANDING PROMOTION
nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
12 лет pitstop
WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА
ABT МАСТЕР
WWW.A-MASTER.KZ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG®

BLUE PRINT