

12
лет

pitstop
www.pitstop.kz



BENTLEY BENTAYGA SPEED
GORDON MURRAY T.50
АРСЕНАЛ

MERCEDES-BENZ E-CLASS
АВГУСТ В ИСТОРИИ
ХРОНОГРАФ

HYUNDAI ELANTRA N
KIA CARNIVAL
CITROEN C4
ШОУРУМ



CHEVROLET CORVETTE



Для перехода на сайт
сканируй QR-Code

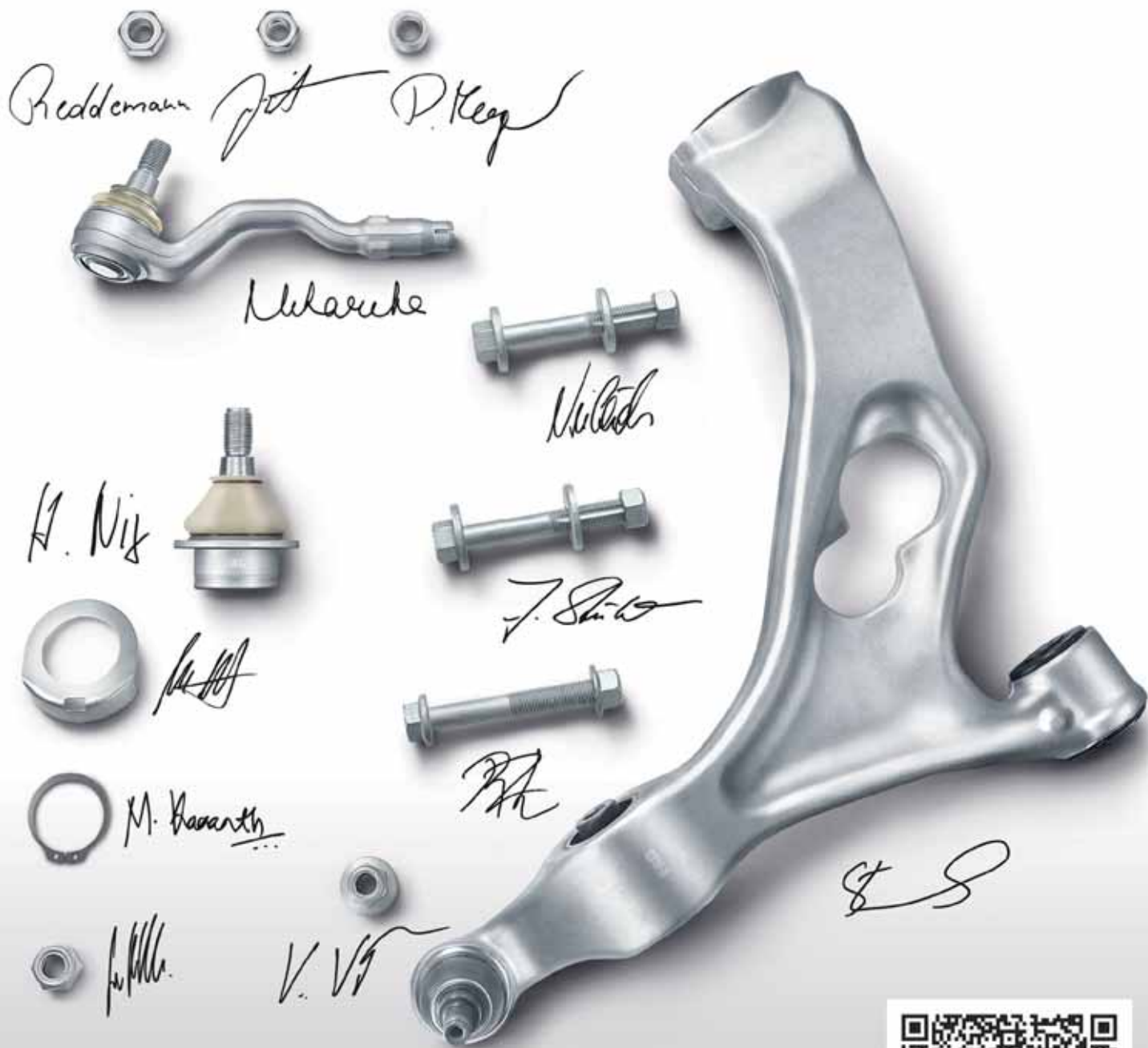


МОТОКЛУБ
BMW
BLECHMANN R 18



TOYOTA YARIS 2020

www.pitstop.kz



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:
www.schaeffler.ru/aftermarket, www.rexpert.ru

SCHAEFFLER



Журнал Pitstop № 08 (155) 2020
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. Саптаева, 30а/3, оф. 124.
Ежемесячный тираж – 3000 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 ©2020

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



6



14



20



24



28



46

АНАЛОГОВЫЙ СУПЕРКАР Т.50

Компания Gordon Murray Automotive представила трехместный суперкар Т.50, который имеет допуск на дороги общего пользования. Сам Гордон Мюррей считает этот автомобиль, 50-й по счету, самым удачным за всю свою 50-летнюю карьеру. Теперь нам не нужно объяснять, откуда машина получила такой числовой индекс в названии и почему их будет выпущено ровно сто.

MERCEDES-BENZ E-CLASS: ПОПУЛЯРНЫЙ И ЖЕЛАННЫЙ

В сердце бренда Mercedes-Benz история появления класса с литерой «Е» занимает особое место. Это путь традиций и инноваций, интересных и разных автомобилей среднего размера, но премиального качества.

HYUNDAI ELANTRA N LINE – НИЖЕ И ШИРЕ

Компания Hyundai недавно представила версию спортивного седана Elantra N Line. Модель отличается специфичным дизайном и повышенной динамикой. Разработчики версии рассчитывают на то, что их детище сделает Elantra еще привлекательнее и расширит круг клиентов.

ОБНОВЛЕННЫЙ CITROEN C4 ДЕСЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Citroen представил компактный хэтчбэк C4 с электрической трансмиссией, бензиновыми и дизельными двигателями. В автомобиле сохранился фирменный стиль бренда, сочетающийся с передовыми технологиями и широкой вариативностью пользовательских настроек.

KIA CARNIVAL – ПАРТНЕР И ЧЛЕН СЕМЬИ

Kia обновила свой флагманский минивэн Carnival, который на рынках ряда стран известен под именем Sedona. Модель призвана заинтересовать прогрессивные молодые семьи, так как готова предложить им сочетание передовых технологий с обширным полезным пространством.

ДИЗАЙН ПО ХОДУ ДЕЛА

BMW Motorrad продолжает развивать тему кастом-версий BMW R 18. На сей раз вашему вниманию представлен мотоцикл Blechmann R 18 – детище австрийского кастомайзера Бернхарда Науманна, который в среде коллег больше известен под прозвищем Blechmann, что с немецкого можно перевести как «железный человек».

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.

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



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



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



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



НАБИРАЕМ ОБОРОТЫ

Специалисты Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» проанализировали производство автотехники в нашей стране за семь месяцев текущего года.

С января по июль предприятиями отечественного автопрома было выпущено 37 066 транспортных средств – легковых и грузовых автомобилей, автобусов, спецмашин и прицепов. Их оценочная стоимость составляет 272,9 млрд тенге. Число машин, выпущенных в январе – июле, на 50% превзошло прошлогодний показатель за сопоставимый период. Легковых автомобилей за семь месяцев собрали в количестве 32 128 единиц (рост на 44%). Грузовых машин было собрано 3484 (рост в 2,9 раза). Специальных машин за семь месяцев 2019 года было выпущено 30 единиц, а в этом году за тот же период собрали 152. Наблюдается и ежемесячный рост производства на 2,1%: в июне было выпущено 4902 транспортных средства, в июле – 5007. Июльский показатель на 22,8% выше результата июля 2019 года (4079 ед.).

Больше всего в течение семи месяцев было продано продукции АО «Азия Авто» – 13 851 автомобиль, это 45,3% от сбыта отечественной техники. Машин ТОО «СарыаркаАвто-

Пром» было реализовано чуть меньше – 13 800 единиц (доля в сегменте – 45,1%). Отрыв ТОО «СемаЗ» от лидеров весьма значителен – 1429 единиц (4,7%). Рыночная доля предприятий отрасли в течение семи месяцев 2020 года выросла до 70%, в то время как в январе – июле 2019 года она составляла 57,3%.

С начала года до июля казахстанцы потратили на приобретение автомобилей местного производства 222,2 млрд тенге, это на 41,1% превосходит прошлогодний показатель. Вклад автомобилестроительной отрасли в ВВП страны за семь месяцев составил 272,9 млрд тенге, это на 45,1%

больше, чем за то же время в 2019 году.

Наиболее популярны у соотечественников были автомобили Lada (9663 ед.), Hyundai (8030 ед.) и Ravon (4077 ед.). В модельном ряду по итогам семи месяцев лидировали Lada Granta (4373 ед.), Hyundai Tucson (2416 ед.) и Ravon Nexia R3 (4077 ед.).

С помощью программы льготного автокредитования в январе – июле 2020 года был приобретен 5851 автомобиль. Это число сложилось в 19,1% от объема реализации автомобилей локальной сборки. Сдав на утилизацию 6886 старых автомобилей, казахстанцы за семь месяцев получили скидочные сертификаты и приобрели с их использованием 4480 автомобилей. ■



АВТОПАРК СТРАНЫ СОКРАЩАЕТСЯ

Специалисты Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» проанализировали структуру автопарка страны.

Данные были собраны по состоянию на 1 июля 2020 года. К этой дате на учете административной полиции состояло 4 млн 382 тыс. транспортных средств различных типов. Из этого числа легковые и легкие коммерческие автомобили составляют подавляющее большинство – 3 млн 631 тыс. единиц, или 82,9 процента. Грузовой техники зарегистрировано в количестве 417,6 тыс. единиц, это 9,5 процента. Прицепов и полуприцепов в нашей стране числится 206,2 тыс. единиц, им принадлежит доля в 4,7 процента. Автобусов зарегистрировано 69,9 тыс. единиц, это 1,6 процента. Мототехники – 56,5 тыс. единиц, что составляет 1,3 процента.

По данным аналитиков «КазАвто-

Пром», отечественный парк с начала 2020 года сокращается – с 4,5 до 4,4 млн единиц. Сокращение в связи с естественным износом наблюдается по всем видам и категориям транспорта. В процентном соотношении от общего числа вышедшей из обращения техники легковые и легкие коммерческие транспортные средства занимают 2,7%, грузовые автомобили – 3,1%, прицепы и полуприцепы – 0,9%, автобусы – 6,8%, мототехника – 3,4%.

Средний возраст стоящей на учете техники – более 20 лет. Легковые транспортные средства, которым более 20 лет, составляют половину парка.

Больше всего в нашей стране автомобилей бренда Lada – 712,2 тысячи (19,6%). На второй позиции располагается Toyota с показателем 493,4 тысячи (13,6%). Третьим числится бренд Volkswagen – 283,3 тысячи автомобилей (7,8%).

Больше всего машин зарегистрировано в Алматы – 693,9 тыс. единиц, или

15,8 процента. Далее по количеству автотранспорта следует Туркестанская область (включая г. Шымкент) – 467,9 тыс. единиц, или 10,7 процента. Третьей выступает Алматинская область с показателем 437 тыс., что составляет ровно 10 процентов.

Аналитики констатируют, что уровень автомобилизации в Казахстане неуклонно снижается. Так, в 2017 году в стране было 211 легковых автомобилей на 1000 жителей, в 2018 году – 207 единиц, в 2019 году – 202, а в 2020 году на тысячу граждан приходится 194 автомобиля.

Директор по стратегическому планированию Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» Артур Мискарян констатирует, что за минувшее полугодие количество транспорта снизилось на 2,6% и такая динамика характерна для казахстанского автопарка продолжительное время, за последние три года его сокращение составило 3,4%. ■



НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО, НО ЖЕЛАТЕЛЬНО

В борьбе с коронавирусом как у государства, так и у граждан абсолютных истин нет, потому остаются неясными некоторые вопросы. Автомобилисты, например, спорят о том, могут ли их привлечь к ответственности, если в собственной машине они едут без медицинской маски.

К нам обращались читатели, которые рассказывали о замечаниях, полученных от инспекторов дорожной полиции. В этой связи мы, в свою очередь, обратились за разъяснением в Министерство здравоохранения.

Представители Комитета контроля качества и безопасности товаров и услуг Министерства здравоохранения РК пояснили, что при нахождении в частной машине членам одной семьи маски надевать не обязательно. Вместе с тем в пояснительном письме, поступившем в адрес редакции, говорится, что при ношении маски подтверждено снижение на 30% риска заражения. Поэтому использование медицинских масок рекомендовано в том числе и в личном транспорте.

Таким образом, если водитель находится в машине один или в кругу семьи, он может не использовать маску. ■

РОСТ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

С оюз предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» консолидировал данные за семь месяцев текущего года по реализации в стране легковых и легких коммерческих автомобилей.

За этот период официальные дилеры продали 42 372 машины. Показатель на 13,6% превосходит сопоставимое прошлогоднее значение. На приобретение новых автомобилей казахстанцы затратили 383,6 млрд тенге. Производство отечественных автосборочных предприятий в январе – июле приобрели 29 462 покупателя (69,5%), 12 910 (30,5%) покупателей предпочли импортные машины. Наиболее популярными в течение семи месяцев 2020 года были автомобили Lada (9717 ед.), Hyundai (8030 ед.) и Toyota (5581 ед.). Наиболее покупаемыми в модельном ряду указанных брендов стали Lada Granta (4373 ед.), Hyundai Tucson (2416 ед.) и Toyota Camry (2285 ед.).

Наиболее успешно с января по июль реализовывал автомашины холдинг «БИПЭК Авто – Азия Авто», которому в объеме продаж принадлежит доля в 33%. Доля КМК Astana Motors составляет 19,5%. С существенным отрывом от лидеров на третьей позиции выступает группа «Вираз» с долей 5,8%.

Итог в июле, когда официальные дилеры продали 7286 машин, оказался на 12,4% выше итога того же месяца 2019 года (6480 ед.). ■

РЕКЛАМА

★ ★ ★ ★ ★
MASTER OF CEREMONY
DMITRIY DORONIN

ALMATY - KAZAKHSTAN

★ ★ ★ ★ ★



НОВИНКА-2020

**ГИБРИДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПОД КЛЮЧ
– ОБЪЕДИНИМ ОФЛАЙН И ОНЛАЙН
С МАКСИМАЛЬНОЙ ВЫГОДОЙ ДЛЯ ВАС
И ВАШИХ ПАРТНЕРОВ!**

ДМИТРИЙ ДОРОНИН

ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ ОНЛАЙН-ИВЕНТОВ.

Онлайн ведущий на тимбилдинг/корпоратив.
Команда профессионалов решит вопросы по
переносу вашего мероприятия в онлайн формат.

+7 701 22 44 44 8 • www.doronin.show

CHEVROLET CORVETTE STINGRAY



ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЫХОД

Новый суперкар Chevrolet Corvette Stingray стал первой серийной версией модели со средним расположением двигателя за всю 67-летнюю историю существования этого символа американского спортивного автомобиля.

Corvette восьмого поколения демонстрирует новые стандарты производительности, технологий и исключительное внимание производителя к нюансам. В ознаменование европейского дебюта Chevrolet снабдил стартовую версию нового Corvette Stingray богатым оснащением.

Европейские покупатели спортивных автомобилей очень требовательны к динамике движения и к уровню оснащения приобретаемых машин. Corvette Stingray, продаваемый в Европе, в



стандартной комплектации будет поставляться с пакетом производительности Z51. В него входят регулируемые вручную демпферы, тормоза Brembo с крупными дисками, воздухозаборники

для охлаждения тормозной системы, электронный дифференциал повышенного трения, производительная выхлопная система, аэродинамический пакет для снижения подъемной силы



составляет 495 лошадиных сил. Крутящий момент на колеса транслирует новая 8-ступенчатая коробка передач с двойным сцеплением.

Цена на автомобиль в Великобритании стартует с отметки 81 700 фунтов за купе и 87 110 фунтов за кабриолет. У европейских дилеров новый Corvette Stingray должен появиться во второй половине 2021 года. ■

и шины Michelin Pilot Sport 4S. Более того, в стандартную комплектацию европейских «корветов» будут входить регистратор рабочих характеристик, проекционный дисплей, навигационная система, аудиосистема Bose с 14 динамиками, зеркало задней камеры, обогреваемые и вентилируемые сиденья. В стандартную комплектацию модели также входит сложная система подвески Magnetic Ride Control 4.0.

В движение автомобиль приводит атмосферный двигатель Chevrolet LT2 Small Block V-8 последнего поколения. Объем мотора равен 6,2 литра, мощность





GORDON MURRAY AUTOMOTIVE

T.50

АНАЛОГОВЫЙ СУПЕРКАР



Новаторство при проектировании этого автомобиля его создатель — один из разработчиков знаменитого McLaren F1 — попытался проявить во всем и всеми мыслимыми способами. Команда именитого маэстро тоже была готова заглянуть за горизонт современных технологий и дизайна. В то же время погони за рекордной мощностью или максимальной скоростью не было. От первых эскизов шариковой ручкой до каждой инженерной и дизайнерской детали Мюррей руководил коллективом, инструктировал и контролировал поставщиков, неумолимо двигая проект вперед.

Компания Gordon Murray Automotive представила трехместный суперкар T.50, который имеет допуск на дороги общего пользования. Сам Гордон Мюррей считает этот автомобиль, 50-й по счету, самым удачным за всю свою 50-летнюю карьеру. Теперь нам не нужно объяснять, откуда машина получила такой числовой индекс в названии и почему их будет выпущено ровно сто.



В экстерьере T.50 доминируют лаконичность, сбалансированность и чистота линий. Кузов изготавливался из карбоновых панелей. Автомобиль не имеет юбок, спойлеров и больших воздухозаборников — всего того, что мы привыкли видеть на современных спорткарах. Зато в корме невозможно не заметить тоннель, в котором работает 40-сантиметровый вентилятор, помогающий вытягивать воздух, раскаленный двигателем. Помимо этого он вместе с активным задним спойлером помогает увеличить прижимную силу. Автомобиль может двигаться в шести аэродинамических режимах.

Размеры автомобиля довольно компактны, они сопоставимы с Porsche Boxster. Намеренно простая пластика кузова, по заверению разработчиков, стала возможна благодаря тщательной проработке аэродинамики машины. Однако органичность силуэта резко ломается, когда пара широких дверей поднимается и смещается вперед.

Внутри пространство сформировано вокруг водителя, занимающего место по центру и чуть впереди относительно двух пассажирских. В этом эргономичном пузыре все похоже на интерьер истребителя — органы управления, сиденья, обширное панорамное остекление. Стекло здесь на 28%



АРСЕНАЛ

СУПЕРКАРЫ, КОНЦЕПТЫ, ПРЕМИУМ-СЕГМЕНТ



тоньше, чем обычное, что обеспечивает значительную экономию веса. Панели с аналоговыми клавишами и кнопками развернуты к пилоту, но цифровизация тоже проявила себя — мониторами у передних стоек, сервисами Android Auto и Apple CarPlay, возможностью подключения телефона по Bluetooth, аудиосистемой премиум-класса. На мониторы транслируется изображение с камер заднего вида, заменяющих зеркала.

Каждый из ста заказчиков такого автомобиля получает право личной встречи с Гордоном Мюрреем, чтобы обсудить свой автомобиль и настроить его внутри и снаружи. Часть этого процесса включает в себя сеанс «примерки» сиденья, рулевого колеса и педалей, персонализированный для каждого владельца. Это гарантирует, что T.50 будет эргономически совершенным и индивидуализированным для каждого, даже самого требовательного, покупателя. В ежедневном удобстве использования и комфорте творение GMA, конечно, не может конкурировать с самым обычным городским седаном, но и у T.50 спереди есть багажное отделение вместимостью до 288 литров.

Автомобиль, весящий меньше тонны (986 кг в снаряженном состоянии), приводится в движение атмосферным 3,9-литровым двигателем Cosworth GMA V12 мощностью

Гордон Мюррей —
основатель марки
Gordon Murray Automotive



663 л. с., раскручивающимся до 12 100 оборотов в минуту. Вес двигателя составляет 178 килограммов. В Gordon Murray Automotive уверены, что ни один другой дорожный автомобиль не сможет похвастаться такой консолидацией мощности с мгновенным откликом и обратной связью с водителем, оставаясь при этом комфортным и пригодным для повседневного использования. Инженеры позаботились и о том, чтобы звучал автомобиль не хуже, чем выглядит, а потому снабдили его системой Direct Path Induction Sound, которая впервые была использована на McLaren F1. Панели из углеродного волокна на крыше автомобиля действуют как резонатор и экран, усиливая звук работающего двигателя в салоне. Над головой водителя расположены и патрубки забора холодного воздуха. По мнению разработчиков, автомобиль может выглядеть интересно не только когда мчится на предельной скорости, он будет приковывать взгляды и на обычных дорогах, двигаясь в общем трафике.

Крутящий момент от двигателя транслируется 6-ступенчатой механической коробкой передач X-trac с H-образной схемой переключения и короткими ходами рычага. Вес коробки передач составляет 80,5 килограмма.

Подвеска спорткара базируется на поперечных рычагах из кованого алюминия. Механизм рулевого управления реечный, с усилителем на низких скоростях (LSPA). Эффективно оттормозиваться машине помогают суппорты Brembo и углеродно-керамические диски.

Как планируется, созданием серии из ста автомобилей T.50 займется с января 2022 года на производственной площадке Gordon Murray Automotive в Великобритании, где будут производиться кузов, трансмиссия и шасси. Цена на автомобиль будет стартовать с отметки 2,36 млн фунтов стерлингов. ■



АРСЕНАЛ

СУПЕРКАРЫ, КОНЦЕПТЫ, ПРЕМИУМ-СЕГМЕНТ

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Bentley



BENTLEY BENTAYGA SPEED ПРОГРАММА-МАКСИМУМ

Компания Bentley Motors представила миру внедорожник Bentayga Speed – вершину модельной линейки и образец бескомпромиссной роскоши по-английски. Производитель сообщает, что этот автомобиль создавался вручную, с сохранением лучших традиций бренда и с применением самых передовых технологий.

В разработке данной модели специалистам Bentley Motors, конечно, было на что опираться. В частности, основой для новинки послужил Continental GT образца 2007 года, который установил рекорд на Peak International Hill Climb в 2018 году (международные соревнования по подъему на гору Пайкс-Пик, США, штат Колорадо).

Наиболее яркие черты дизайна Bentayga Speed заданы темными фарами, юбками в цвет кузова, новой формой бамперов и удлиненным спойлером на задней двери. Темной решеткой забрана не только область радиатора, но и значительная часть переднего бампера, а также крупные воздухозаборники. Форма патрубков выхлопной системы теперь совпадает с абрисом задних фонарей.

Дизайн 22-дюймовых колесных дисков доступен в двух вариантах отделки – светлом и темном.

Для окраски кузова помимо 17 стандартных оттенков предлагается еще 47 оттенков и 24 двухцветных варианта. Тем приобретателям, которым этих 88 версий недостаточно, будет предложено предоставить собственный образец желаемого цвета.

В интерьере новинки дизайнеры использовали сочетание темных и светлых тонов. Основной сумрачный фон обрамлен контрастными полосами из кожи и расчерчен трассерами прострочки, с которой вполне гармонично сочетается ломаный пунктир карбоновых панелей, обрамляющих инструменты управления и регулировки. Сзади из карбона выполнена панель, разделяющая сиденья подлокотниками. Палитра оформления салона содержит 6 цветов, 15 оттенков кожи и 8 разновидностей дерева. Алькантара в интерьере используется в отделке сидений, рычага переключения передач, рулевого колеса, верхней части центральной консоли и в обшивке потолка. Клиенты могут заказать отделку этих элементов кожей. Вышивка «Speed» на спинке всех сидений входит в стандартную комплектацию, но покупатели могут бесплатно заменить эту вышивку логотипом Bentley.

Под капотом внедорожника установлен шестилитровый W12 с двойным турбонаддувом. Этот двигатель мощностью 635 л. с. позволяет машине разогнаться до сотни за 3,9 секунды. Скоростной максимум автомобиля ограничен на отметке 306 километров в час.





Когда позволяет ситуация, блок управления двигателем может отключать один ряд цилиндров, 6 из 12. Это сводит к минимуму процесс охлаждения двигателя и уменьшает нагрузку на каталитический нейтрализатор, эффективно сокращая выбросы выхлопных газов. Двигатель Bentley Bentayga Speed сопрягается с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач. На 5–8-й передачах, когда водитель отпускает педаль газа, например, при крейсерской скорости на автомагистрали,

гидротрансформатор позволяет машине катиться с выключенной передачей. Когда дроссельная заслонка открывается или автомобиль набирает скорость на спуске, передача снова включается. Для оптимизации использования мощности водителю предлагается четыре режима движения. Комфорт в любых условиях поддерживают пневматическая подвеска и система Bentley Dynamic Ride – электронный активный контроль крена, противодействующий поперечной раскачке.

Для эффективного торможения Bentayga Speed в качестве опции предлагается углеродно-керамическая тормозная система, способная выдерживать температуру до 1000 °С. Она на 20 кг легче стандартной.

Новая Bentayga Speed в первую очередь будет предлагаться для продажи на тех рынках, где сохраняется высокий спрос на 12-цилиндровые внедорожники – в США, на Ближнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе. ■



ФАКТЫ И ДАТЫ ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



АВГУСТ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



CADILLAC V12 370-A - 1931 г. в.

90 лет назад

30 августа 1930 года «Кадиллак» официально объявил о запуске в производство серии 370 с мотором V12. Эта модель «прикрывала снизу» более помпезный Cadillac 452 V16, представленный шестью месяцами ранее, и фактически являлась его немного уменьшенной копией. Собственно, и один мотор был получен из другого простым отсечением пары цилиндров. С самого начала, замышляя авто высшего класса, «Кадиллак» скрывал информацию о 16-цилиндровой модели и маскировал работы сообщениями о 12-цилиндровой. Мощность 6-литрового V12 равнялась 135 л. с. против 175 у флагмана, что все равно было немало. Разница в цене составляла около 2000 долларов, и V12 за первый год нашел в 15 раз больше покупателей. Начиналась Великая депрессия, и деньги стали экономить даже толстосумы. В 1934–1935 годах машина получила набор обновлений, включавших новую X-образную раму, новые карбюраторы, поднявшие мощность до 150 сил, переднюю независимую подвеску по схеме Дюбонне и немного более обтекаемые кузова. Но и это не помогло поддержать спрос. Полномасштабное «переодевание» состоялось в 1936 модельном году, однако и его эффект был незначительным. В 37-м 12-цилиндровые «кадиллаки» покинули конвейер. Видимо, уже навсегда.

50 лет назад

24 августа 1970 года представлен Citroen GS. С этой моделью французская марка наконец-то закрывала пропасть между многочисленными производными микролитражного 2CV

и полноценным бизнес-классом DS. Национальный рынок к тому моменту созрел для нормального седана среднего класса, и «Ситроен» предложил технически продвинутой автомобиль. Фактически речь шла о масштабировании знаменитой гидравлической системы DS на машину меньшего размера. Но ради снижения себестоимости отказались от усилителя руля. Еще одним важным отличием был небольшой наклон вперед передних резервуаров гидропневматической подвески. Тем самым конструкторы попытались исключить клевки при торможении и разгоне. Структура кузова также отличалась от крупногабаритных «ситроенов»: вместо двух соединенных подрамников, державших носовую и заднюю часть, здесь был чистый монокок. Дизайнерская группа во главе с Робером Опроном много сделала для создания единого стиля всей фирменной линейки, и GS, подобно более престижным «собратям», получил обтекаемый двухобъемный кузов с закрытыми арками задних колес и коротким

задним свесом. Аэродинамика вышла отличной: коэффициент лобового сопротивления лежал в диапазоне от 0,36 до 0,32 в зависимости от модификации. Хетчбэком, правда, GS не был. Полноразмерную багажную дверь дирекция сочла атрибутом слишком утилитарным, так что у GS открывался только люк между стеклом и бампером. Но хозяйственным клиентам предназначался универсал, чей дебют состоялся через год. Оригинальностью отличалась и приборная панель, где впервые был использован барабанный спидометр. Под капотом, что было типично для малых «ситроенов», стоял оппозитный мотор воздушного охлаждения, но рабочий объем наконец-то превысил литр, составив 1015 «кубиков». Для замученной налогами автоиндустрии Франции это определенно был шаг вперед. Двигатель отлично крутился, достигая максимальных 56 л. с. при 6500 об/мин. В сочетании с хорошей аэродинамикой это позволяло достигать почти 150 км/ч – среднего показателя для данного класса. Вот только тяга мотора оставляла желать лучшего и разгонная динамика разочаровывала. Позже в линейку добавится 1220-кубовый мотор, а в конце 70-х оба варианта немного прибавят в объеме – до 1129 и 1299 «кубиков» соответственно. В период 1973–1975 годов «Ситроен» пытался наладить выпуск варианта GS с роторно-поршневым двигателем Ванкеля, созданным на основе силового агрегата NSU Ro80. С литра рабочего объема он снимал 107 сил, но горючего потреблял больше, чем 2,35-литровый мотор флагманской версии DS. В условиях нефтяного кризиса это было неприемлемо, машину почти не покупали,



CITROEN GS - 1970 г. в.

и «Ситроен», чтобы не мучиться с сервисом, организовал кампанию по обратному выкупу. Некоторые владельцы проявили упорство, и часть машин дожила до наших дней. В целом GS был удачей «Ситроена», хотя и страдал из-за механических проблем. Если сложную гидравлику смогли отладить еще до запуска модели в серию, то общее качество сборки обеспечить на высоком уровне не смогли, и средние «ситроены» недо-едали владельцам мелкими поломками. В 1979-м произошло серьезное обновление модели. Она получила полноценную багажную дверь, большие интегрированные бамперы и цифровую приборную панель. Это дало основание изменить маркировку на GSA. В таком виде машина выпускалась по 1986 год, всего собрали почти 2,5 миллиона штук.

40 лет назад

29 августа 1980 года состоялась премьера 60-й серии Toyota Land Cruiser. Второе поколение комфортабельных «крузеров» обозначило дальнейшее сближение с легковыми универсалами. Во многом – внешнее. И несуразно длинный задний свес несколько ограничивал внедорожные возможности 60-й серии. А они оставались впечатляющими, поскольку ходовую часть заимствовали у предыдущего поколения, разве только пружины помягче поставили и добавили спереди стабилизатор поперечной устойчивости. В салоне также произошли изменения – теперь необитых металлических поверхностей не осталось даже в начальной комплектации. Верхние уровни оснащения примерно соответствовали грани легкового среднего и бизнес-класса. Моторы поначалу перешли со старой модели без особых отличий. Но для машины с шоссейными претензиями они уже подходили плохо. Поэтому 4-литровый дизель со временем обзавелся турбонаддувом, а старый бензиновый мотор объемом 4,2 литра уступил место новому, который пусть и «потерял» 200 куб. см, но был на 15 сил мощнее. Хотя серия предлагалась с единственным кузовом, число возможных вариантов было довольно велико: различалась высота крыши, подвес багажной двери, число сидений. С 1984 года в список опций вошла автоматическая коробка передач – первая среди японских внедорожников. С 86-го подключение переднего моста стало электрическим. Единственное серьезное изменение внешнего вида имело место в 87-м, когда одиночные круглые фары уступили место двоянным прямоугольным. Но к началу

TOYOTA LAND CRUISER 60 STD - 1980 г. в.



90-х brutalный по сути автомобиль очевидно устарел. На смену ему пришла намного более комфортабельная и тщательно проработанная 80-я серия, но ветеран еще два года после смены поколений выпускался в Венесуэле.

30 лет назад

28 августа 1990 года дебютировало семейство Volkswagen T4, обозначившее окончательное расставание с тем старым «Фольксвагеном», который завоевал мир неприхотливостью, простотой и доступностью. С новым поколением коммерческих машин в историю ушли последние «фольксвагены» с задним расположением мотора (за исключением Латинской Америки, где классический «жук» еще собирали для местных рынков). Теперь фургоны и легкие грузовики получили переднеприводное шасси и аэродинамичные кузова полупакотной формы. Если предыдущая модель могла похвастаться разнообразием модификаций, то T4 ее в этом затмил: два варианта колесной базы, два уровня высоты

крыши, по три варианта кузова у грузовика и фургона, различные конфигурации дверей, доступная к заказу полноприводная трансмиссия Syncro, пять двигателей (включая 5-цилиндровый от Audi) только в год премьеры и регулярные расширения гаммы впоследствии. На основе этого многообразия строились узкоспециальные модификации для коммунальных служб, полиции и скорой помощи. Все большую популярность приобретали пассажирские варианты, сближившиеся по управляемости и динамике с минивэнами. Их дальнейшее развитие оказалось связанным с моторами VR6, которые «Фольксваген» начал ставить на T4 с 1996 года, ради чего даже пришлось немного удлинить микроавтобусам носовую часть. Выпуск данного поколения продолжался до 2003 года, и сменившие его машины генерации T5 продолжили развитие семейства в выбранном направлении. ■



VOLKSWAGEN T4 - 1990 г. в.



В сердце бренда Mercedes-Benz история появления класса с литерой «E» занимает особое место. Это путь традиций и инноваций, интересных и разных автомобилей среднего размера, но премиального качества.

MERCEDES-BENZ E-CLASS: ПОПУЛЯРНЫЙ И ЖЕЛАННЫЙ

Предыстория появления E-Class уходит почти на 120 лет назад. В начале XX века воображением инженеров и конструкторов завладели автомобили, располагавшиеся ниже категорий люкс и премиум и в то же время по размеру бывшие крупнее малых автомобилей.

Когда два автопроизводителя в 1926 году объединились и образовали компанию Daimler-Benz AG, появилась версия среднеразмерного автомобиля. Одним из первых легковых автомобилей, выпущенных под новым брендом Mercedes-Benz, была модель типа 8/38 PS (W 02), получившая название Stuttgart 200. Вместе с 10/50 PS

Stuttgart 260 (W 11, 1928 г.) эти две модели можно считать предшественниками E-класса.

Далее в том же духе были исполнены модели W 21 (1933 г.), W 143 (1936 г.) и W 138 (1936 г.), известный еще как 260 D, первый в мире серийный легковой автомобиль с дизельным двигателем. На волне экономического чуда с 1947 по 1955 год появились Mercedes-Benz 170 V-170 DS (W 136/W 191).

В номере швейцарского журнала Automobil-Revue, вышедшем в 1950 году, о Mercedes-Benz Model 170 V говорилось так: «Разве это не автомобиль, который по своим характери-

кам, скромности, экономичности, безопасности, долговечности и, что не менее важно, красоте все еще выдерживает сравнение с последними хромированными творениями автомобильной моды?»

С 1953 по 1962 год седаны Mercedes-Benz Ponton с четырехцилиндровыми двигателями и трехсекционной конструкцией с полностью интегрированными крыльями (W 120, W 121) новой компоновкой открыли «новую эру», не только поменяв эстетику, но и снизив сопротивление воздуха, а значит – расход топлива.

В качестве технического и эстетического лидера в 1954 году выступила



MERCEDES-BENZ 10/50 PS STUTTGART 260 - 1928 г. в.



MERCEDES-BENZ 8/38 PS STUTTGART 200 - 1930 г. в.



MERCEDES-BENZ 170 S CABRIOLET B (W 136) - 1950 г. в.



MERCEDES-BENZ 180 PONTON (W 120) - 1958 г. в.



MERCEDES-BENZ 190 TAIL FIN (W 110) - 1962 г. в.



MERCEDES-BENZ 220 STROKE/8 (W 115) - 1973 г. в.



MERCEDES-BENZ ESTATE (W 123) - 1977 г. в.



MERCEDES-BENZ 230 (W 123) 1979 г. в.

180-я модель Mercedes-Benz, а в 1958 году дебютировала элегантная 190 D. Основные инновационные детали линейки Ponton тех лет были таковы: задний мост оригинальной конструкции; дизайн, уменьшающий травмы; мягкая панель приборов; рулевое колесо с мягкой вставкой; замки двери с двумя предохранительными фиксаторами. Для усиления комфорта была разработана система отопления и вентиляции с индивидуальной регулировкой для водителя и переднего пассажира.

Идея безопасного автомобиля получила развитие в седанах Mercedes-Benz с задними плавниками и четырехцилиндровыми двигателями (W 110), выпускавшихся с 1961 по 1968 год. Новаторская конструкция кузова модельной серии была признана вкладом в автомобилестроение. Более короткий капот и круглые фары отличали этих предшественников E-класса от S-класса. С середины 1960-х годов модели Tail

Fin предлагали клиентам множество дополнительных усовершенствований автомобиля, например люк на крыше, гидроусилитель руля, подогрев заднего стекла, кондиционер, электропривод стекол.

В январе 1968 года миру был представлен элегантный модельный ряд W 114/W 115, ставший популярным под названием Stroke/8 и получивший официальное название «Новое поколение». Суффикс «/8» указывал на год выпуска и использовался внутри компании, чтобы отличить модель от ее предшественников. Появление нового модельного ряда ознаменовало окончательное расставание с кузовом для премиального класса. В октябре 1968 года дебютировала модель Stroke/8 Coupé. Этот спортивный двухдверный автомобиль истории автомобилестроения называют прямым предшественником E-класса. Центральный замок, пятиступенчатая механическая коробка передач (с 1969 года на моделях с

шестью цилиндрами) и легкосплавные диски были доступны для модели в качестве дополнительных опций. Гармоничный дизайн был создан Полем Браком. Stroke/8 стала первой линейкой бренда, выведшей продажи бренда за миллион экземпляров. К 1976 году было построено более 1,8 миллиона седанов и еще 67 000 купе.

В 1976 году у людей появились основания мечтать об автомобиле, который манил ультрасовременным дизайном и богатым оснащением. И, по всей видимости, эту мечту нельзя было считать несбыточной, ведь до 1986 года Mercedes-Benz построил около 2,7 миллиона автомобилей легендарной серии 123. Спрос на модельный ряд был настолько велик, что некоторым клиентам пришлось ждать своих автомобилей по году. Показательно, что экземпляры серии 123 сохраняли цену при перепродаже на протяжении всей истории выпуска.

ХРОНОГРАФ

ФАКТЫ И ДАТЫ ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



MERCEDES-BENZ 300 E (W 124) - 1987 г. в.



MERCEDES-BENZ 500 E LIMITED (W124)



MERCEDES-BENZ E 55 AMG 4MATIC (W 210)



MERCEDES-BENZ E 200 (W 210) - 2000 г. в.

Разнообразие было ключевой характеристикой серии 123: в модельном ряду были универсал, купе и лимузин. Линейка бензиновых двигателей включала модели 200, 230, 250, 280 и 280 E, а дизелей – 200 D, 220 D, 240 D и 300 D.

В 1980 году Mercedes-Benz выпустил свой универсал – впервые в Германии – легковой автомобиль с дизельным двигателем и турбоагрегатом в двигателе 300 TD мощностью 125 лошадиных сил. В апреле 1981 года американский журнал Road & Track писал: «Несомненно, Mercedes 300 TD – лучший универсал, предлагаемый в США сегодня, и, безусловно, самый классный». С 1982 года впервые в этой категории автомобилей водитель получил защиту подушкой безопасности, а рулевое управление с усилителем стало стандартным оборудованием. Это поколение установило новый рекорд продаж – около 2,7 миллиона автомобилей, из них почти 2,4 миллиона – седаны, около 200 тыс. – универсалы и почти 100 тыс. – купе.

Модельный ряд серии 124, представленный в 1984 году, с 1993 года официально получил название E-Class. Литера «E» обозначала слово «Einspritzung», то есть «впрыск топлива». Линейка получила облегченную конструкцию и оптимизированную аэродинамику. Поколение предлагало четыре варианта кузова: седан, универсал, купе и кабриолет. Причем кабриолет сыграл особую роль в развитии модельного ряда Mercedes-Benz. После 20-летнего перерыва это был первый четырехместный автомобиль с откры-

тым верхом. В апреле 1986 года журнал Road & Track писал: «300 E – это автомобиль, который превосходит своих прямых конкурентов, обеспечивая характеристики ускорения и управляемости, бросающий вызов многим дорогим спортивным автомобилям и автомобилям GT. Он делает все это с бесценным запасом прочности и надежности, который не имеет себе равных. Добавьте к этому престиж или статус, если такие вещи важны для вас, и вы получите четырехдверный седан, который может принести огромную пользу водителю-энтузиасту – не говоря уже о чертовском удовольствии».

В серии 124 в 1990 году дебютировал и Mercedes-Benz 500 E – первая восьмцилиндровая модель в истории E-Class, которую собирали на заводе Porsche. Журнал Auto motor und sport охарактеризовал новинку так: «Добродушный, как сказочный дядя, маневренный, как шустрый спортивный автомобиль, и в довершение всего, удобный». Топовой же моделью 124-й серии был E 60 AMG, выпущенный в 1993 году. Это был первый высокопроизводительный автомобиль в истории E-Class, разработанный Mercedes-Benz в сотрудничестве с AMG. Серия 124 совершила беспрецедентный технологический скачок в разработке двигателей и кузовов в топе средней категории моделей бренда. В серии 124 стали доступны автоматически активируемая система полного привода 4MATIC, автоматическая блокировка дифференциала (ASD) и система противоскольжения при ускорении (ASR). В июне 1993

года модельный ряд 124 был пересмотрен и получил новое имя, семейство стало именоваться E-Class.

В 1995 году был представлен так называемый четырехглазый «мерседес» со сдвоенными эллиптическими фарами. Модель получила престижную дизайнерскую премию «Красная точка» и была названа журналистами самым смелым дизайнерским прорывом в истории компании Mercedes. На Международном автосалоне (IAA) Mercedes-Benz представил топ-модель E 50 AMG мощностью 255 лошадиных сил. После рестайлинга 1999 года место топовой модели занял E 55 AMG (354 л. с.).

На смену 124-й серии в 1995 году пришла серия 210, предложившая приобретателям три линии дизайна – «классика», «элегантность» и «авангард». Эти автомобили были занижены в стандартной комплектации, оснащены спортивной подвеской и широкими шинами на 16-дюймовых легкосплавных дисках. В стандартную комплектацию также входили ксеноновые фары с газоразрядными лампами и динамическое регулирование угла наклона фар. Для особо взыскательных клиентов была доступна версия AMG. В модельном ряду 210 Mercedes-Benz представил около 30 новых технических характеристик. В серии вышли и бронированные версии автомобилей, внешне не отличающиеся от обычных машин.

Первые представители серии 211 сошли с конвейера в марте 2002 года. Этот модельный ряд установил новые стандарты с точки зрения безопасности, комфорта и динамики движе-

ния со множеством технических новшеств. Через год после выпуска седана бренд представил универсал и функцию активного биксенонового света. Стандартное оборудование включало электрогидравлическую тормозную систему SBC, автоматическую систему кондиционирования воздуха с сенсорным управлением, легкосплавные диски, датчик дождя и автомобильное радио Audio 20. С осени 2003 года система постоянного полного привода 4MATIC стала доступна в седанах и универсалах с шестицилиндровыми бензиновыми двигателями. Можно было дополнить стандартную тормозную систему с электрогидравлическим управлением Sensotronic Brake Control (SBC) и электронную программу стабилизации ESP инновационной системой пневматической подвески Airmatic DC (Dual Control).

Модельный ряд E-Class в серии 211 постоянно расширялся, и в 2004 году был запущен в производство E 200 NGT – автомобиль на природном газе. Осенью 2005 года на рынок был выпущен E 420 CDI с самым мощным в мире дизельным двигателем V8 (314 л. с.). Самым мощным E-Class в истории стал

E 63 AMG мощностью 514 лошадиных сил.

В январе 2009 года Mercedes-Benz продемонстрировал нового представителя E-Class серии 212. В дополнение к седану W 212 и универсалу S 212, представленным в августе 2009 года, это поколение также содержало две спортивные элегантные двухдверные модели – купе C 207 и кабриолет A 207. К апрелю 2009 года «созрела» топовая версия E 63 AMG (525 л. с.). Семь подушек безопасности в стандартной комплектации, натяжители ремней, активные подголовники и крепления для детских кресел Isofix обеспечили серии 212 образцовый уровень пассивной безопасности, а в качестве опции были доступны пневмоподвеска, адаптивная система дальнего света, система удержания полосы движения, помощь в слепых зонах, тормоза Pre-Safe с автономным экстренным торможением и многоконтурные сиденья с функцией массажа. Одной из инновационных вспомогательных систем была стандартная система обнаружения усталости Attention Assist.

В 2011 году были выпущены E 300 BlueTEC Hybrid – первый дизельно-гибридный легковой автомобиль от

Mercedes-Benz – и E 400 Hybrid. В 2013 году появился модернизированный модельный ряд E-Class со свежим языком дизайна, с новыми эффективными двигателями и пакетом Intelligent Drive из одиннадцати вспомогательных систем. В E 350 BlueTEC дебютировала первая в мире девятиступенчатая автоматическая гидротрансмиссия 9G-Tronic.

В 2015 году E-Class сделал важный шаг к универсальному подключению автомобиля к интернету через мультимедийную систему Comand Online. В 2016 году на рынок вышло семейство «самых интеллектуальных» бизнес-седанов 213-й и 238-й серии. В серии 213 был предложен целый ряд мер по предотвращению аварий и функции полуавтоматического вождения.

Далее электронные компоненты и функции Mercedes-Benz получили настолько стремительное развитие, что одно их перечисление здесь заняло бы очень много места. Суть, однако же, в том, что в 2020 году Mercedes-Benz снова представил обновленный E-Class под слоганом «Интеллект становится захватывающим». Но это уже начало другой истории... ■



MERCEDES-BENZ E-CLASS (W 211) - 2008 г. в.



MERCEDES-BENZ E-CLASS (W 212) - 2009 г. в.



MERCEDES-BENZ E-CLASS COUPE E 500 AMG - 2009 г. в.



MERCEDES-AMG E 43 4MATIC (W 213) - 2016 г. в.



MERCEDES-BENZ E 300 DE HYBRID - 2019 г. в.



MERCEDES-BENZ E-CLASS EXCLUSIVE - 2020 г. в.

СЕМИМОТОРНАЯ ДОРОЖНАЯ РАКЕТА

Ford представил электроприводный прототип дорожного автомобиля Mustang Mach-E 1400, построенный на основе модели Mustang Mach-E GT. Концепт дает представление о том, какой будет многоцелевая «дорожная ракета», заряженная семью электродвигателями.



Компания Ford разрабатывала этот концепт-кар в сотрудничестве с тюнинг-ателье RTR Vehicles. Цель была вполне определенная – создать электрическую машину, которая бы одинаково

хорошо проявляла себя на дороге, в джимхане или в дрег-стрипе, везде, где во всей красе можно продемонстрировать преимущества электрической тяги.

Прототип имеет мощность 1419 лошадиных сил. Шасси и трансмиссия

электромобиля работают согласованно благодаря множеству настроек, делающих эту машину непохожей на какую-либо другую. Ведущий программист проекта Рон Хейзер, комментируя выход новинки в свет, выразил мнение, что пришло время все шире использовать электрические технологии в автомобилестроении, учиться работать с ними.

Над Mustang Mach-E 1400 команда инженеров, программистов и дизайнеров компаний Ford Performance и RTR работала более 10 тысяч часов. О результате красноречиво высказался американский гонщик, дрифтер, основатель компании RTR Vehicles Вон Гиттин. Он сел за руль концепта, и это, по словам гонщика, полностью изменило его взгляды на мощность и крутящий момент. Гиттин сказал, что сравнить этот опыт он не может ни с чем, разве что, пожалуй, только с американскими горками...

Разработчики прототипа оптимизировали аэродинамику исходной модели, акцентировав внимание на воздуховодах, переднем сплиттере и заднем спойлере. При изготовлении деталей обвеса широко использовалось углеродное волокно, а капот сделан из



органических композитных волокон. Спорткар имеет семь электромоторов – три спереди и четыре сзади, в то время как Mustang Mach-E GT обходится лишь двумя. Такой арсенал машине придан не столько ради мощи как таковой, сколько ради обширного диапазона настроек, позволяющих использовать машину и в дрifte, и в скоростных гонках.

Mustang Mach-E 1400 позволяет исследовать различные варианты движения и их влияние на расход энергии и производительность. Машина может ехать на переднем, заднем и полном приводе с разнообразными конфигурациями управления, чтобы пилот мог, например, обеспечить экстремальные углы поворота рулевого колеса. При скорости в 257 км/ч на автомобиль действует прижимная сила в 1000 килограммов. Подачу энергии обеспечивает аккумуляторная батарея мощностью 56,8 киловатт-часа, состоящая из никель-марганцево-кобальтовых ячеек. Во время зарядки батарея охлаждается диэлектрической жидкостью.

Концепт-кар имеет систему Electronic brake booster – рекуперативное торможение в сочетании с ABS и системой стабилизации. Тормозная система Brembo в нем такая же, как на Mustang GT4. Специально для дрифта инженерами был разработан гидравлический ручной тормоз, согласованный с управлением трансмиссией, чтобы отключать привод от задних моторов.

Ожидается, что Mach-E 1400 вскоре дебютирует в гонке NASCAR. Новинка уже доступна для заказа, и готовые автомобили станут поступать в Европу в 2021 году. ■





HYUNDAI ELANTRA N LINE

НИЖЕ И ШИРЕ

Компания Hyundai недавно представила версию спортивного седана Elantra N Line. Модель отличается специфичным дизайном и повышенной динамикой. Разработчики версии рассчитывают на то, что их детище сделает Elantra еще привлекательнее и расширит круг клиентов.

Если говорить о кузове новинки в двух словах, то это будут эпитеты «низкий» и «широкий». Дизайн экстерьера в Hyundai назвали Parametric Dynamics. Что при этом имелось в виду, сказать сложно, поэтому просто обратим внимание на отличительные особенности версии N. На ее фальшрадиаторной решетке красуется логотип «N Line». Через



стреловидные воздухозаборники снизу в передней части охлаждающий поток в движении направляется к двигателю.

Аэродинамические характеристики машины улучшены спортивными юбками. Колесные арки забраны глянцевыми черными молдингами. Тот же глянец дизайнеры навели на колпаки внешних зеркал, на фальшрадиаторную решетку с замысловатым узором и на внушительный задний диффузор, расположенный под крышкой багажника с интегрированным в нее спойлером. Образ динамичности, стремления вперед поддерживается резкими стреловидными изломами выштамповок на кузовных панелях и



сдвоенным хромированным выхлопом. Колеса Elantra N Line смонтированы на 18-дюймовых легкосплавных дисках. Для тех, кто пожелает сделать свою машину неповторимой и еще более узнаваемой, автопроизводитель предлагает линейку дополнений N Performance.

В интерьере спортивная стилистика поддерживается сиденьями с анатомической конфигурацией и ярко выраженной боковой поддержкой; рулевым колесом с металлическими спицами, отделанным перфорированной кожей; лопастями подрулевых переключателей; системой Drive Mode Selector и легкосплавными педалями.

Под капотом Elantra N Line расположен 1,6-литровый турбонаддувный четырехцилиндровый двигатель GDI, развивающий до 201 л. с. Мотор агрегируется с 6-ступенчатой механической коробкой передач или с 7-ступенчатой коробкой передач с двойным сцеплением (DCT).

В подвеске новинки инженеры Hyundai увеличили жесткость, а в тормозную систему спереди установили более крупные, чем в стандартной версии модели, тормозные диски.

На борту Elantra N Line «трудится» несколько современных электронных помощников водителя: ассистент, предотвращающий фронтальные столкновения (FCA); помощник, удерживающий полосу движения (LKA); помощник, обеспечивающий следование



за лидером (LFA); помощник, включающий дальний свет (HBA); мониторинг внимательности водителя (DAW); помощник, предотвращающий столкновения в слепых зонах (BCA), с системой предотвращения столкновений при перекрестном движении сзади (RCCA). Кроме того, владельцы Elantra N Line получают возможность подключения Hyundai Digital Key, Wireless CarPlay и Android Auto.

Представляя Elantra N Line, в Hyundai анонсировали появление в третьем квартале 2020 года Elantra Hybrid. Гибридная версия модели станет второй после запуска в производство в 2009 году Elantra LPI Hybrid.

В Elantra Hybrid 1,6-литровый двигатель GDI работает в содружестве с 32-киловаттным электромотором на постоянных магнитах, который будет питаться от литийионно-полимерного аккумулятора емкостью 1,32 кВт*ч, расположенного под задними сиденьями. Суммарная мощность двух двигателей гибрида составит 139 л. с.

Из релизов автопроизводителя также стало известно, что в N Line вскоре должна появиться Sonata N Line, оснащенная 2,5-литровым турбонаддувным двигателем GDI. ■

РЕКЛАМА



LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Компания LESJÖFORS является одним из старейших производителей автозапчастей и имеет глубокие промышленные традиции. В 1852 году было открыто производство пружин разных форм и модификаций. Сегодня LESJÖFORS производит самый широкий ассортимент пружин для легковых и легких коммерческих автомобилей. Вся продукция изготовлена на ультрасовременных заводах Швеции, при этом цена значительно ниже оригинальных компонентов.

Модель	Тип	Год выпуска	Передние пружины	Задние пружины	
Toyota Corolla			Стандарт	Стандарт	Усиленные
1,6 WT-i 5-двер.	(E12)	2001-2004	4092562	4292583	4292588
1,6 WT-i 5-двер.	(E12)	2004-2007	4092563	4292583	4292588
1,6 WT-i Estate	(E12)	2001-2004	4092562	4292583	4292589
1,6 WT-i Estate	(E12)	2004-2007	4092563	4292583	4292589
Toyota Camry 2,2	SXV10	1991-1996	4092502	4292532	4292527
Toyota Camry 2,2 Estate	SXV10	1992-1996	4092502	4292506	4292528
Toyota Camry 3,0	VCV10	1991-1996	4092503	4292532	4292527
Toyota Camry 3,0 Estate	VCV10	1992-1996	4092503	4292506	4292528
Land Cruiser					
LHD 3,0 D,	KDJ150	2009-2010	4092626		4292639
левосторонний, 5 мест					
LHD 3,0 D,	KDJ150	2010-	4092626		4292639
левосторонний, 5 мест					

В каталогах, онлайн и PDF-версии, есть вся необходимая информация для подбора пружин не только стандартных, но и усиленных. Один из примеров — это пружины на TOYOTA COROLA, CAMRY и LAND CRUISER.

Более детальную информацию с изображением пружин необходимых для вашего автомобиля можно получить на сайте компании www.lesjofors-automotive.com в разделе «Каталог онлайн». Все пружины поставляются с 3-летней гарантией



ОБНОВЛЕННЫЙ СИТРОЕН С4 ДЕСЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Citroen представил компактный хетчбэк С4 с электрической трансмиссией, бензиновыми и дизельными двигателями.

В автомобиле сохранился фирменный стиль бренда, сочетающийся с передовыми технологиями и широкой вариабельностью пользовательских настроек.

С обновленным С4 усиливается позиция Citroen в сегменте хетчбэков, а сама история компактных автомобилей компании — это 92-летний путь, берущий начало с момента появления первого С4 в 1928 году.

Плавные объемные формы обновленного С4 словно наделяют автомобиль мускулами, а короткие свесы, колеса диаметром 690 мм и клиренс в 156 мм придают ему уверенную, напористую осанку. Длина машины равна 4,36 м, ширина — 1,8 метра, высота составляет

1,52 метра. Колесная база равна 2,67 метра.

Высокий капот повторяет выштамповками форму капота С5 Aircross. Передний бампер с матовой черной юбкой, по утверждению разработчиков, может без последствий противостоять несильным ударам. Над зауженной решеткой воздухозаборника по всей ее ширине проходят две линии хромированных молдингов, по центру складывающиеся в логотип бренда. Расходясь в стороны и направляясь вверх и вниз, молдинги подчеркивают линию свето-

диодных дневных ходовых огней. Двухступенчатые фары автомобиля выглядят как кубики льда, в них работает по три световых модуля с каждой стороны. Еще по одному кубичку слева и справа внизу помещено в декоративные вставки, это противотуманные фары.

Черное матовое обрамление в нижней части кузова служит для защиты от воды и грязи, а хром на нижней границе остекления подчеркивает выразительную плечевую линию автомобиля. Внимательный глаз заметит и обновленную форму колпаков наружных зеркал, и плавную покатую линию крыши, перетекающую в спойлер. Такая пологая крыша — отсыл к культовому Citroen GS.

Крупная задняя дверь была оптимизирована дизайнерами для облегчения погрузки. Задние фонари повторяют форму фар и соединяются широкой глянцевой черной планкой, на которой хорошо виден логотип бренда. В версии ICE Citroen С4 несет под бампером хромированные выхлопные трубы, в версии BEV — декоративные накладки.

Для обновленной версии модели



предусмотрено семь цветов кузова: белый, черный, два оттенка серого, красный, карамельный коричневый и синий. Эта палитра поддерживается пятью цветовыми пакетами для контрастного оформления: глянцевым черным, металлическим песочным, текстурированным серым, анодированным темно-красным и анодированным синим. В результате сочетания оттенков можно получить более 30 вариантов.

Немаловажной деталью экстерьера являются колесные диски. Для обновленной версии модели предлагаются 17-дюймовые легкосплавные диски Upstream, 18-дюймовые диски Aerotech, Aeroblade, Aeroblade Dark и Crosslight.

Интерьер обновленной версии модели решен в стилистике хай-тек. Здесь властвуют минимализм и прагматичность, четкие линии и открытые пространства. Широкая горизонтальная консоль, переходящая в дверные панели, визуально формирует чувство основательности, создает впечатление защищенности. Дизайнеры позаботились и о тактильном комфорте: мягким, приятным на ощупь материалом они закрыли поверхность передней горизонтальной консоли, кластеры передних

дверей и подлокотники. Сочетанием так называемого атласного хрома с глянцевыми вставками оформлены дефлекторы обдува, центральная консоль, приборная панель и рулевое колесо. Элементы управления системами помощи водителю расположены на левой спице руля, а органы управления информационно-развлекательной системой — на правой. В черном глянцевом исполнении выполнены и подрулевые лепестки автоматической коробки передач. В пути водителю не нужно будет отрывать взгляд от дороги, чтобы ознакомиться с основными параметрами: прямо перед глазами эта информация выводится на цветной проекционный дисплей. Ультратонкий сенсорный экран с диагональю 10 дюймов — это центр органов управления автомобилем. Органы





управления двухзонным автоматическим климат-контролем физические – хромированные диски и глянцево-черные клавиши. Новый рычаг переключения режимов движения помимо привычных позиций «P», «R», «N» и «D» в автомобиле еще имеет позицию «B» для активации режима рекуперации энергии

торможения. Консоль также содержит управление электрическим стояночным тормозом.

В салоне предусмотрены белая боковая декоративная подсветка, 16 отсеков для хранения и панель для фиксации планшета. Для удовлетворения самых разных вкусов предлагается шесть

цветовых комбинаций оформления. Сиденья повышенной комфортности Advanced Comfort, входящие в стандартную комплектацию, имеют подогрев, сшиты из мягкой кожи и текстиля с тканевой лентой и рисунком, нанесенным трафаретной печатью. Зона беспроводной зарядки смартфона у подножия центральной передней панели совмещена с двумя USB-разъемами. Пространство багажника объемом 380 литров можно расширить, сложив сиденья, до 1250 литров.

Для любителей хорошего звука





разработчики обновления подготовили цифровую аудиосистему Arkamys с 8-канальным Hi-Fi, вуферами в передних и задних дверях, твитерами у лобового стекла и сабвуфером под полом багажника. Ориентироваться и прокладывать маршрут водителю поможет подключенная трехмерная навигационная система Connect Nav последнего поколения. Система Connect Play с функцией зеркального экрана совместима с Android Auto и Apple CarPlay.

Возможности двигателей C4 выглядят так: электрический привод имеет мощность 136 л. с. (100 кВт), бензиновые PureTech выдают 100, 130 и 155 л. с., дизель BlueHDi – 110 и 130 лошадиных сил. Бензиновые и дизельные двигатели могут комплектоваться 6-ступенчатой механической коробкой передач или 8-ступенчатым автоматом. Электромобиль Citroën C4 способен разогнаться от 0 до 100 км/ч за 9,7 секунды, максимальная скорость составляет 150 км/ч. Высоковольтная литийионная батарея (400 В) имеет мощность 50 кВт*ч и поддерживается 8-летней гарантией производителя.

Обновленная модель оснащается подвеской с так называемыми гидравлическими подушками, защищенными при разработке 20 патентами. Принцип их работы прост: если обычные системы подвески включают амортизатор, пружину и механический упор, то система Hydraulic Cushions добавляет к этому два гидравлических упора – один для сжатия, другой для декомпрессии. Таким образом, подвеска работает в зависимости от приложенных усилий так: для легкого сжатия и декомпрессии пружина и амортизатор одновременно

контролируют вертикальные движения без помощи гидравлических упоров; при сильных ударах пружина и амортизатор работают вместе с гидравлическими подушками, которые постепенно замедляют движение. В отличие от традиционной подвески с механическим упором, который поглощает энергию, но возвращает ее часть, гидравлический упор поглощает и рассеивает эту энергию полностью.

Помимо заботы о комфорте в движении, конструкторы автомобиля постарались сделать машину максимально безопасной, обеспечив ее наиболее полным пакетом помощников водителя и различных электронно-контролируемых функций. На борту, в частности, присутствуют: преду-

преждение о риске столкновения и аварийный тормоз; мониторинг слепых зон; активная система предупреждения о выезде с полосы движения; адаптивный круиз-контроль с функцией Stop & Go; мониторинг работоспособности водителя; расширенное распознавание дорожных знаков; бесключевой доступ и запуск; парковочный ассистент; помощь при трогании в гору и система стабилизации прицепа.

В Европе обновленный C4 наверняка встретят приветливо и приобретать будут охотно, ведь модель может удовлетворить практически любые технические и эстетические запросы. Но на дорогах нашей страны такие машины могут появиться лишь в единичных экземплярах. ■

ЛОТІР
 MaxMeyer
 СОТМАХ
 3M
 АВТОМАЛЯР
 www.avtomalyar.kz
 РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ
 InnoColor befaf DYNA COAT Admiral
 +7727/290-84-53, 346-82-53, +7707/225-39-33, +7707/225-39-99 e-mail: info@avtomalyar.kz

Kia обновила свой флагманский минивэн Carnival, который на рынках ряда стран известен под именем Sedona. Модель призвана заинтересовать прогрессивные молодые семьи, так как готова предложить им сочетание передовых технологий с обширным полезным пространством и современной эстетикой.



KIA CARNIVAL ПАРТНЕР И ЧЛЕН СЕМЬИ

Представитель четвертого поколения построен на новой среднеразмерной платформе Grand Utility Vehicle, которая позволила конструкторам сделать автомобиль более вместительным и эффективным, чем предшествующие версии и даже многие из конкурентов в сегменте. Длина приросла на 4 см и равна 5,155 метра. Ширина кузова увеличилась на сантиметр, до 1,995 метра. Колесная база увеличена на 3 см и составляет 3,09 метра.

Обновленный Carnival отличается высокой и широкой позицией.

Выглядит он солидно и мощно. Дизайн модели был продиктован веянием времени — тотальной любовью к внедорожникам. Именно поэтому Carnival так мало похож на минивэн. У новинки более короткий передний свес, чем у актуальной модели, передняя стойка смещена назад для построения длинного капота. Задний свес увеличился на 3 сантиметра (до 1130 мм). Дизайнеры предложили для модели две затемненные передние стойки, а заднюю выделили матовым хромом и украсили ромбовидным узором.

Фронтальная часть обновленной

версии Carnival выглядит вплетением света и хрома в трехмерную структуру фальшрадиаторной решетки. Светодиодные дневные ходовые огни и фары выглядят футуристично, световая полоса распространяется от края до края. Металлическая отделка связывает дизайн машины в единое целое и вместе с освещением делает ее узнаваемой. Как у многих внедорожников, нижняя часть бамперов и пороги автомобиля окрашены в черный цвет. Еще одним элементом дизайна, позаимствованным у внедорожников, является металлическая защитная пластина, установленная



под двигателем. Обновленная версия имеет в палитре окраски кузова восемь оттенков. Колесные диски в зависимости от комплектации могут быть в размерности 17–19 дюймов.

Интерьер автомобиля может содержать три или четыре ряда сидений, причем компоновка их может варьиро-

ваться так, чтобы машина была удобна для семьи с малышом, для бизнеса, отдыха или путешествий. Carnival с момента своего появления заслужил признание именно как универсальная и комфортабельная модель. Свежая версия стремится закрепить и упрочить это впечатление.



ШОУРУМ

НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



Просторный салон новинки выглядит респектабельнее, чем раньше. Сдержанная лаконичность и гармония без вычурных изысков должны прийтись по сердцу разным поколениям людей. Инструменты управления выглядят интуитивно понятными, доступными и удобными.

Приборная панель объединена с 12,3-дюймовым экраном информационно-развлекательной и навигационной систем в единый сенсорный блок. Система позволяет пользователям одновременно подключать через Bluetooth два смартфона. Сенсорная панель с двумя экранами подразу-

мекает тактильное взаимодействие. Аналогичная сенсорная панель управляет климат-контролем и находится ниже экрана развлекательной системы. Селектор управления трансмиссией представлен в виде джойстика, что подчеркивает технологичность обновленной модели.





Беспроводные Android Auto и Apple CarPlay имеют функцию распознавания речи. Сервисы Kia Live предоставляют информацию о дорожном движении в реальном времени, проинформируют о погоде, достопримечательностях и доступных парковках поблизости.

Carnival четвертого поколения имеет новую функцию «Вид пассажира сзади и разговор». То есть впереди-сидящим теперь не нужно разворачиваться назад, чтобы поговорить с пассажирами на задних сиденьях. Теперь диалог можно вести с помощью небольшой камеры, связанной с информационно-развлекательной системой. С позволения водителя или переднего пассажира новая технология «Распознавание голоса заднего пассажира» обеспечит сидящим во втором ряду возможность отдавать голосовые команды для управления информационно-развлекательной системой.

Carnival четвертого поколения может принять на борт до 11 человек. Если сложить в салоне все кресла, кроме сидений первого ряда, багажник машины увеличит свой объем до внушительных 2905 литров. За сиденьями третьего ряда доступно пространство в 627 литров. Порог багажника стал ниже на 2,6 сантиметра, что упрощает загрузку. В семиместной комплектации автомобиль имеет во втором ряду откидывающееся сиденье бизнес-класса Kia Premium Relaxation Seat с регулируемыми подлокотниками и подножками. В нем можно насладиться комфортом в длительной поездке. Электроприводом оснащены

ALFA Equip



**ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**



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



**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**

РК, 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

ШОУРУМ

НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



как сдвижные пассажирские двери, так и задняя багажная.

Для обновленной модели предлагается три варианта двигателей. Наиболее мощный – 3,5-литровый GDi V6 с многоточечным впрыском (MPI), развивающий до 294 лошадиных сил. Двигатель MPI V6 имеет такой же объем, но мощность его равна 272 лошадиным силам. Третий, 2,2-литровый дизельный двигатель Smartstream развивает мощность в 202 лошадиные силы. Все три двигателя агрегируются с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач.

Инженеры Kia кардинально изменили независимую подвеску автомобиля, чтобы уменьшить шум и вибрации. Спереди они изменили геометрию рычагов с целью лучшего распределения поперечных нагрузок при прохождении поворотов. В конструкции подвески были применены новые гидротулки, снижающие передачу на кузов вибраций и исключаящие пробой подвески. В задней части подвески были применены более длинные нижние рычаги, изменены компоновка пружин и угол наклона задних амортизаторов. Переработке подверглась и система рулевого управления, которая теперь лучше согласовывается с многочисленными технологиями помощи водителю.

Помощи в управлении и вопросам безопасности в этой машине уделено много внимания. Предусмотрено, кажется, все: от подсвечивания дороги при выходе из автомобиля до семи подушек безопасности и наиболее полного комплекса технологий активной и пассивной безопасности ADAS.

Новый Kia Carnival уже начали продавать в Корее. Продажи на многих мировых рынках будут запущены позже, ориентировочно в конце текущего года.

В БОРЬБЕ ЗА ЧИСТЫЙ ВОЗДУХ

Hyundai Motor Group недавно объявила о разработке сразу трех новых технологий, улучшающих качество воздуха в транспортных средствах и создающих более комфортную, здоровую среду для водителя и пассажиров.



Новые технологии называются After-Blow, Multi-Air Mode и Fine Dust Indicator. Суть первой из них заключается в высушивании конденсата, появляющегося на испарителе системы кондиционирования. Дело в том, что влага там содействует появлению плесени. Обычно конденсат стекает естественным образом около получаса после выключения двигателя. After-Blow справляется с просушкой испарителя за 10 минут. Система кондиционирования в течение этого времени автоматически обеспечивает приток наружного воздуха, чтобы предотвратить повторное появление влаги. Технология After-Blow связана с интеллектуальным датчиком батареи (IBS), поэтому процесс просушки не будет запускаться или прекратится, если заряд аккумулятора будет низким, то есть новой функции разрядить его полностью не удастся. Технология также не запускается при низкой температуре наружного воздуха.

С системами кондиционирования и отопления связана также технология Multi-Air Mode, которая распределяет воздух по множеству каналов в сиденьях водителя и пассажира. Общий объем вентиляционного потока остается прежним, но, рассеиваясь, поток становится мягче, деликатнее.

Технология индикации мелкой пыли Fine Dust Indicator контролирует уровень присутствия ультрадисперсных частиц в салоне автомобиля и предоставляет оцифрованную информацию водителю. Для большей наглядности информации о загрязненности воздуха используются четыре цвета: синий (0–15 мкг/куб. м), зеленый (16–35 мкг/куб. м),

оранжевый (36–75 мкг/куб. м) и красный (76 мкг/куб. м и выше). Когда система обнаруживает уровень загрязнения в 36 мкг/куб. м, автоматически запускается процесс очистки воздуха в режиме рециркуляции, а система кондиционирования снижает влажность.

Впервые устанавливать данные технологии планируется в новых автомобилях Kia, Hyundai и Genesis.





ОБНОВЛЕННЫЙ YARIS: ПЛАВНЫЙ И ТОЧНЫЙ

Toyota представила свежую версию Yaris с гибридной трансмиссией четвертого поколения. Этот компактный автомобиль разрабатывался специально для условий мегаполиса, где особенно ценятся маневренность и экономичность. В новинке впервые к малолитражному автомобилю применили философию Toyota New Global Architecture.

Обновленная версия Yaris получила модульную платформу GA-B, которая станет основой для целого ряда новых моделей. Для Yaris же ее внедрение обернулось более низким, чем ранее, центром тяжести и большей

жесткостью кузова. Центр тяжести стал примерно на 12 мм ниже, чем у актуальной модели, а жесткость кузова на кручение увеличилась на 37%.

В команде, работавшей над обновлением, стремились прежде всего усилить

такие позиции, как экономия топлива, безопасность, вместительность, удобство использования автомобиля и его производительность. Но аналитики Toyota заметили, что приоритеты европейских покупателей малолитражных



автомобилей несколько смещаются от вопросов рациональности и практичности к эмоциональности. Им все больше хочется видеть в машине стиль, спортивность, получать удовольствие от вождения.

Экстерьер автомобиля получил новые пропорции: он стал на 4 см ниже, на 5 см шире. Вопреки тенденции моделей В-класса стремиться к удлинению, Yaris стал короче за счет длины свесов, уменьшенной на 5,5 см. Автомобиль сделался компактнее, но его колесная база выросла на 5 сантиметров. Пересмотр пропорций обеспечил обновленной модели лучший в классе радиус поворота — 4,9 м, что очень ценно при маневрировании и парковке в городе.

Передняя стойка была смещена назад, это улучшило обзорность для водителя и увеличило длину капота. Плотная сжатая форма кузова компенсируется скульптурными крыльями, дверями, порогами и двухцветным

решением в окраске. Новые светодиодные фары совмещены с указателями поворота и дневными ходовыми огнями. В зависимости от комплектации модель может иметь 15-, 16- или 17-дюймовые колеса.

Компактные размеры автомобиля обязывали дизайнеров очень тщательно продумывать эргономику салона. Им предстояло наделять внутреннее пространство высокой информативностью и визуально расширить интерьер. Для этого была несколько опущена приборная панель, а передние сиденья смещены наружу, чтобы между водителем и пассажиром стало больше места. Перед глазами водителя теперь будет 10-дюймовый цветной проекционный дисплей. Водительское сиденье конструкторы разместили на 6 см ближе к корме, чтобы оптимизировать развесовку автомобиля. Так называемую точку бедра снизили на 2,1 см, стремясь обеспечить достаточное пространство

над головой. Изменились также регулировки рулевого колеса, теперь его можно выдвинуть на 7,7 см ближе к водителю. Сам руль стал меньше, на нем появились новые вспомогательные кнопки с улучшенным тактильным откликом. На приборной панели расширено пространство комфортного прикосновения, в дверных кластерах появились мягкие фетровые вставки. Вместимость багажного отделения в автомобиле составила 286 литров.

Конечно же, в свежей версии модели предусмотрена беспроводная интеграция смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto, легкий доступ к приложениям с помощью центрального восьмидюймового экрана мультимедиа. Для обновленного Yaris доступно беспроводное зарядное устройство смартфона, размер его порта — 15 на 8 сантиметров.

Оборудование, предлагающееся для обновленного Yaris, чаще встречается в более крупных моделях из классов



выше. Примерами такого оборудования могут быть аудиосистема премиум-класса JBL с восемью динамиками, рулевое колесо с подогревом и синяя тоновая подсветка нижней части салона.

В гибридном тандеме, приводящем машину в движение, задействован 1,5-литровый трехцилиндровый двигатель Hybrid Dynamic Force мощностью 93 лошадиные силы. Электрическая компонента представлена двумя двигателями-генераторами – MG1 и MG2. Один используется для работы с двигателем внутреннего сгорания и выработки энергии для зарядки аккумулятора,

второй, стоящий на передней оси, – как электропривод автомобиля. Крутящий момент транслируется на колеса e-CVT – электрической бесступенчатой коробкой передач.

Важной составляющей гибридной трансмиссии является литийионная батарея с напряжением, увеличивающимся с 144 до 177,6 В. Количество ячеек в ней уменьшено до 48 (ранее – 120). Аккумулятор стал меньше и на 12 кг легче. Он монтируется под задними сиденьями.

С новой гибридной трансмиссией Yaris может значительное время рабо-

тать так же, как аккумуляторный электромобиль, разгоняясь до 130 км/ч, но владельцу гибрида не придется беспокоиться о подзарядке. Новые компоненты трансмиссии были спроектированы так, чтобы стать компактнее, легче и эффективнее. Суммарная мощность гибридной силовой системы составляет 116 л. с., что позволяет машине набирать первую сотню за 9,7 секунды. Расход топлива в смешанном цикле WLTP составляет 3,7 литра на 100 километров.

Наибольшую критику владельцев Yaris Hybrid вызывало ускорение при обгоне. Поэтому, работая над улучшением динамических характеристик модели, инженеры на две секунды сократили набор скорости от 80 до 120 км/ч.

При конструировании модели инженеры изменили угол установки передних стоек MacPherson, сделали значительно жестче заднюю торсионную балку. Эти шаги позволили снизить вибрации и крены, повысили точность управления автомобилем.

Очевидно, что при разработке обновления не могли остаться в тени и вопросы безопасности. Поэтому для Yaris в стандартной комплектации стал доступен свежий и наиболее полный функционал активных систем пакета Toyota Safety Sense. В нем присутствуют, например, усовершенствованная система помощи водителю (ADAS),





система отслеживания движения по полосе, система экстренного рулевого управления и помощь при повороте на перекрестке.

Инженеры расширили функционал системы предупреждения столкновений, теперь автомобиль может обнаруживать пешеходов днем и ночью, а велосипедистов – при движении днем. Лимит рабочих скоростей системы поднят до 180 километров в час. Yaris является первой Toyota, в стандартной комплектации оснащенной центральными подушками безопасности, помогающими предотвратить столкновение водителя и пассажира друг с другом при боковом ударе. В стандартной комплектации модель оснащается также камерой заднего вида и электронным стояночным тормозом. Модуль сбора данных обновленного Yaris использует функцию eCall для автоматического оповещения аварийных служб о местонахождении автомобиля в случае его серьезного повреждения.

Производить 1,5-литровый двигатель Hybrid Dynamic Force и гибридную трансмиссию для обновленной версии Yaris будут на предприятиях Toyota Motor Manufacturing Poland. А собирать автомобиль будут специалисты Toyota Motor Manufacturing France – нового завода, расположенного в шести километрах от города Валансьена. О том, сколько будет стоить обновленный Yaris, производитель пока умалчивает. ■



Специалисты Brabus поработали с новым Mercedes-Benz GLB-Class. Их стараниями машина получила элегантный аэродинамический обвес, богато оформленный салон, тюнигованный двигатель, измененную подвеску и три варианта легкосплавных дисков различной размерности.

На все компоненты доработок распространяется трехлетняя гарантия Brabus.

Элегантный и точно подогнанный аэродинамический обвес автомобиля выполнен в спортивной стилистике. Компоненты изготовлены из полиуретана (PUR). Передний спойлер состоит из двух частей, которые крепятся по обеим сторонам панели AMG Line заводского производства. В эту же панель встроены крупные воздухозаборники.

Вспомогательное освещение – два мощных светодиодных модуля, размещенных над верхней кромкой ветрового стекла, – содействует безопасному движению ночью. Более динамичный вид автомобилю придает задний спойлер. В качестве дополнительного элемента дизайна для автомобилей с пакетом AMG Line предлагается комплект из четырех выхлопных девятисантиметровых наконечников Brabus, выполненных в так называемом черном хроме.

Brabus предложил настройки двигателя, позволяющие достичь оптимального сочетания мощности, экологичности и долговечности. Для улучшения производительности был использован набор Brabus PowerXtra B25. Он повышает пиковую мощность четырехцилиндрового турбодвигателя GLB 250 на 46 лошадиных сил. Инженеры перепрограммировали алгоритм впрыска и зажигания и перекалибровали контроль давления наддува. Новая пиковая мощность двигателя составила 267 л. с. против 221 л. с. в стандартном варианте. Время разгона машины до сотни составляет 6,6 секунды, максимальная скорость увеличена до 240 километров в час. Обновление производительности Brabus PowerXtra B25 доступно для всех переднеприводных или полноприводных моделей GLB 250. Варианты Brabus PowerXtra для других бензиновых и турбодизельных моделей GLB-Class находятся в стадии разработки.



MERCEDES-BENZ GLB CLASS ОТ BRABUS



В качестве спортивного решения для Mercedes GLB-Class инженеры разработали настраиваемую подвеску, которая может опускать или поднимать автомобиль. Пружины подвески для полноприводных версий увеличивают дорожный просвет примерно на 35 миллиметров по сравнению с уровнем машины заводского производства.

Важная опция – колеса Brabus Monoblock Z размером 8.5Jx20 с 10-спицевыми дисками, в которых черная окраска сочетается с полированными акцентами. Размерность легкосплавных дисков и низкопрофильных шин Continental, Pirelli и Yokohama для данной модели колеблется в диапазоне 18–20 дюймов. ■



SCHAEFFLER ПОВЫШАЯ СТАНДАРТЫ КАЧЕСТВА



В настоящее время автомобили становятся сложнее с точки зрения ходовой части. Ее конструкция обретает сложность из-за рычажных схем современных унифицированных шасси, которые должны быть и спортивными, и комфортными, и предельно легкими, чтобы максимально снизить неподрессоренные массы.

Компания Schaeffler также не стоит на месте. Понимая конъюнктуру рынка и точно оценивая потенциал своих возможностей как опытного конвейерного поставщика, компания с целью повышения эффективности диверсифицирует наполнение модельных линеек принадлежащих ей брендов. Schaeffler и раньше производил такие компоненты подвески, как подшипниковые опоры, элементы рулевого управления, трансмиссионные компоненты в виде крестовин. Сейчас Schaeffler принял решение развить данное направление глубже, опираясь на компетенции и знания о спецификациях и требованиях, которые предъявляются к подвескам премиум-уровня.

Schaeffler является хорошо известным в профессиональной среде конвейерным поставщиком, имеющим самые тесные контакты с автопроизводителями и обладающим исчерпывающим представлением об оригинальных стандартах, которым должны соответствовать автокомпоненты. Особенно компоненты, связанные с безопасностью, в число которых входят и детали подвески.

Акцент в деталях подвески FAG сделан на современных мультиплатформенных, глобализованных системах, таких как MQB или MLB у Volkswagen, CLAR или UKL у BMW и другие, которые включают, как правило, модульные, алюминиевые, многорычажные подвески. Поэтому, в отличие от большинства операторов вторичного рынка автозапчастей, FAG способен предложить ремонтные решения для автомобилей от 3 лет. Детали подвески FAG не производятся

в Китае. Производство данных компонентов осуществляется исключительно в Турции и Бельгии на хорошо известных фабриках таких же, как и Schaeffler, конвейерных поставщиков.

Schaeffler также не занимается переупаковкой. Это означает, что все детали сделаны точно по спецификации Schaeffler на основании требований, предъявляемых автопроизводителями к своим подвескам в плане надежности, беспопасности и износостойкости. Четкий контроль качества на выходе позволяет полностью исключить даже самую ничтожную возможность брака и дефектов. А учитывая, что круг производственных площадок строго ограничен, контроль проходит очень тщательно. Проверку на безопасность осуществляет собственная лаборатория Schaeffler, а также надежный партнер Germanischer Lloyd, обеспечивающие выполнение всего комплекса необходимых испытаний готовой продукции каждой партии товаров.

Schaeffler стремится максимально оптимизировать работы по обслуживанию сложных узлов и агрегатов посредством применения ремонтных комплектов. Все компоненты собраны в едином наборе, что, несомненно, выгоднее и в цене, и в подборе. Кроме того, во всех комплектах присутствует необходимый крепеж, что для российских условий эксплуатации автотехники, связанных с повышенной коррозионной нагрузкой на элементы подвески и крепеж, особенно актуально.

Преимущества комплектов подвески FAG

1. Все детали и аксессуары, входящие в комплекты, изготовлены из авиационного алюминия спецификации AL6110A – полная защита от рисков по внутренним дефектам.

Преимущества комплектов подвески FAG

1. Все детали и аксессуары, входящие в комплекты, изготовлены из авиационного алюминия спецификации AL6110A – полная защита от рисков по внутренним дефектам.



FAG

2. Пыльники из силиконового полимера эластоллана C70. Эластоллан отличается повышенной износостойкостью, морозостойкостью, это очень эластичный материал. Благодаря прозрачности материала механику удобно проверять количество смазки.

3. Производитель смазки компания Fuchs – крупнейший конвейерный поставщик смазочных материалов на предприятия автомобилестроения и промышленности.

4. Хомуты покрыты антикоррозионным составом. Хомуты не разрушатся от коррозии, поэтому пыльник не откроется и не произойдет проникновения загрязнений, способных вывести шаровой элемент из строя.

5. Покрытие элементов рулевого управления трехвалентным хромом. Обеспечивает превосходную защиту от коррозии на протяжении долгих лет.

В линейку деталей подвески FAG в составе комплектов и по отдельности входят:

- Рычаги подвески
- Стойки стабилизатора
- Рулевые наконечники
- Рулевые тяги
- Шаровые опоры
- Отдельные сайлент-блоки в металлическом корпусе (точки опоры подвески)
- Комплекты пыльников и опор амортизаторов
- Крепеж. Для всех деталей, которые предполагают крепление болтами и гайками. Его не нужно искать и отдельно заказывать или снимать с другого автомобиля.

Всю необходимую для правильной замены подвески FAG техническую информацию, касающуюся моментов затяжки крепежа, углов схождения колес и прочего, можно найти на справочном портале REPERT.RU

АВТ RSQ8-R



ИНТРИГУЮЩИЙ И УНИКАЛЬНЫЙ

Этот внедорожник будет выпущен ограниченной серией в 125 автомобилей. Количество связано со 125-летием АВТ Sportsline, которое тюнинг-ателье будет отмечать в 2021 году.

Исходная версия машины была примечательна тем, что с мощностью 600 лошадиных сил установила рекорд для внедорожников на Северной петле Нюрбургринга. Инженеры АВТ Sportsline нарастили мощь еще на 140 сил, установив в автомобиль высокотехнологичный блок управления АВТ Engine Control, взаимодействующий со специально разработанным промежуточным охладителем. Максимальная скорость выросла до 315 километров в час, то есть внедорожник решительно ступил на территорию, которая еще совсем недавно безраздельно принадлежала суперкарам. Должное акустическое сопровождение АВТ RSQ8-R обеспечивает выхлопная система из нержавеющей стали с четырьмя концевиками диаметром 10,2 сантиметра.

Внешне возможности и достоинства машины подчеркнуты элементами обвеса, выполненными из углеродного волокна: передней кромкой, надстройкой юбки, колпаками зеркал, расширителями крыльев и задним спойлером. Наряду с этим были оптимизированы по весу 23-дюймовые колеса



АВТ High Performance HR с шинами 295/35 R23.

В интерьере были изменены рулевое колесо, центральная консоль, панели

и подлокотник, появились спортивные сиденья и пороги с надписью «1 из 125», коврики с логотипом, специальные шильдики и логотипы. ■



ДЕРЗКИЙ МАЛЫШ

Австрийский производитель представил заводское издание мотоцикла KTM 50 SX в версии 2021 модельного года.

Линейка KTM Factory Edition сложилась как результат многолетнего проектирования и разработки заводских гоночных машин для самых быстрых гонщиков планеты. Победы и поражения вдохновили инженеров и дизайнеров на создание полноценных гоночных машин даже в самых малых классах, их возможности вполне сопоставимы с полноразмерными мотоциклами серии Factory Edition. Они имеют щедрый набор опций премиум-класса.

Юные спортсмены, тренирующиеся и выступающие на KTM 50 SX Factory Edition, получают современнейшую подвеску WP, оптимальный вес, надежные тормоза, выхлопную систему FMF, точное сцепление и высокопроизводительные шины Dunlop Geomax MX 53. Эти шины разработаны для разных условий, оснащены технологией



Block-In-A-Block. Инженеры уменьшили заднюю звездочку, предложили новую направляющую цепи. Дизайнеры переработали конфигурацию сиденья, в нем пилот сидит надежнее, чем прежде, поменяли ручки на руле, уменьшив их диаметр. Новый KTM 50 SX Factory Edition появится у официальных дилеров к октябрю 2020 года. ■





Дизайнеры и конструкторы Центра стиля CRC в сотрудничестве с коллегами из MV Agusta предложили вниманию мотолюбителей свое новое творение – серийную версию байка Superverloce 800, сочетающего новейшие технологии с ретро-стилистикой. Версия сохранила основные черты, представленные в концепте, но при этом обрела некоторые уточнения.

MV AGUSTA SUPERVELOCE 800 ИЗ ВЧЕРА В ЗАВТРА

Смельные формы мотоцикла воплощают славную спортивную историю бренда и революционируют саму идею классических мотоциклов. В работе над дизайном творческая группа применила новую технологию рендеринга (визуализации). Обтекатель мотоцикла, выполненный в винтажной стилистике, по заверению

разработчиков, будет неплохо защищать пилота. Это не эстетика ради самой эстетики, хотя дизайн настолько точен, что полностью скрывает все винты и точки крепления к раме, не нарушая гармонии поверхностей. Детали головного и длинного хвостового обтекателей изготовлены из легких и прочных термопластических материалов, все толщины

точно откалиброваны для уменьшения общего веса. Особое внимание было уделено лакокрасочному оформлению байка, которое состоит из множества цветных слоев с прозрачным финишным покрытием.

Освещение мотоцикла состоит из головного двухфункционального светодиодного блока, заднего светодиодного круглого фонаря, специально разработанного для Superverloce 800, и узких сигналов поворота. Приборы пришли в новый байк из Brutale 1000 Serie Oro –

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Agusta

они объединены в компактной 5-дюймовой цветной жидкокристаллической панели. В меню можно быстро попасть с помощью многофункционального джойстика, расположенного на левом пульте управления. Благодаря подключению к смартфону через Bluetooth на панели мотоцикла отражаются входящие звонки, сообщения и титры к воспроизводимой музыке. Через приложение MV Ride можно транслировать на экран навигацию, данные об использовании байка, о пройденных маршрутах, которые можно дополнить любым мультимедийным контентом и поделиться им с друзьями. Также с помощью приложения MV Ride можно настроить параметры антипробуксовочной системы или переключения режимов движения — «гонка», «спорт», «дождь» и одного настраиваемого, пользовательского.

Сердцем новинки является компактный и легкий трехцилиндровый двигатель с примечательной термодинамической эффективностью. Двойной верхний распредвал управляет 12 титановыми клапанами. Рабочий объем двигателя равен 798 кубическим сантиметрам, максимальная мощность составляет 153 лошадиные силы. Стан-





дартная конфигурация выхлопа имеет три выхлопные трубы справа, но опционально доступна и версия с двумя выхлопными трубами справа и одной слева. Двигатель, знакомый нам по модели F3 800, был изменен с целью повышения выходной мощности и обеспечения более острой реакции на ручку открытия дросселя.

В стандартной комплектации Superveloce 800 имеет электронный ассистент переключения передач MV EAS 2.1 Up&Down и систему контроля тяги с восемью уровнями и возможностью отключения.

Регулировки вилки Marzocchi и

амортизатора Sachs в новинке шире, чем в предшествующих моделях MV Agusta. Теперь можно управлять пред-варительным натягом пружины, а также гидравлическим сжатием и отскоком. Габариты нового мотоцикла в основном повторяют гоночный F3 800, но посадка откорректирована в сторону большего комфорта и свободы движений.

Гоночной родословной навеяна и тормозная система Brembo, в которой спереди работают два четырехпоршневых суппорта на дисках диаметром 32 сантиметра, а сзади – двухпоршневой суппорт с диском диаметром

22 сантиметра. Антиблокировочная система Bosch ABS 9 Plus имеет режим гонки и функцию RLM, предотвращение подъема заднего колеса при торможении.

Для Superveloce 800 разработан широкий ассортимент аксессуаров и специальных деталей, среди которых заднее крыло из углеродного волокна, хвостовой обтекатель с трансформируемыми седлами и колесные диски из алюминиевого сплава.

Новинка, вне всяких сомнений, найдет почитателей, жаль вот только, о цене на эту модель производитель пока ничего не сообщает.



ДВЕ СВЕЧИ ДЛЯ ЭНДУРО

Компания NGK представила рынку постпродажного обслуживания две новые свечи зажигания. Новинки адресованы байкам класса эндуро 2020 модельного года, выпускаемым KTM и Husqvarna с двухтактными и четырехтактными двигателями.



Свечи с тонкими электродами из иридия целенаправленно разрабатывались для названных выше моделей и устанавливаются в данные мотоциклы на конвейере. Поэтому, как они себя ведут в деле, уже хорошо известно. Свеча Iridium LaserLine GR8DI-12 отлично проявляет себя в 150-кубовых версиях мотоциклов KTM и Husqvarna, а Iridium LaserLine LZMAR8BI-10 оптимальна для 450- и 500-кубовых версий.

Такое стремительное предложение для рынка постпродажного обслуживания связано с тем, что мотоциклы KTM (150 EXC TPI, 450 EXC-F, 500 EXC-F) и Husqvarna (TE 150i, FE 450, FE 501) в ходе эксплуатации могут подвергаться экстремальным нагрузкам и поэтому свечи в них приходится менять гораздо чаще, чем в дорожных мотоциклах, благополучно проживающих свой век на асфальте.



ЛЕГЧЕ И ЭСТЕТИЧНЕЕ

Бренд Akrapovic представил недавно новое дополнение для дорожных мотоциклов BMW F 900 R и BMW F 900 XR. Выхлопная система Slip-On Line (Titanium) в сравнении со стандартной версией значительно экономит вес и выглядит эффектнее.

Легкие титановые корпуса с карбоновым окончанием на выхлопном резервуаре соединяются трубой из нержавеющей стали. Конструкция на 21% легче, чем заводской компонент мотоцикла. Дизайнеры компании Akrapovic постарались наиболее точно «оживить» компактную выхлопную систему Slip-On Line в динамичные линии двух мотоциклов именитой немецкой марки. Новинка придает байкам полный, насыщенный звук и, по заверению производителя, обеспечивает четкий и быстрый отклик на ручку газа.

Система имеет европейский сертификат соответствия, совместима с боковыми кожухами мотоциклов и их подножками. Она не требует специальных инструментов для установки. С целью дополнительной теплоизоляции к новой выхлопной системе можно добавить экран из углеродного волокна ручной работы, который также есть в арсенале Akrapovic.

КАРБОНОВЫЕ ДИСКИ ДЛЯ БАЙКА

Компания BMW Motorrad представила колесные диски M Performance из углеродного волокна, предназначенные для спортивного мотоцикла BMW S 1000 RR.

Углеродное волокно, разработанное для аэрокосмической промышленности, как высокопрочный и сверхлегкий материал уже отлично зарекомендовало себя в автогонках, а теперь пришел и в мир мотоциклов.



Специалисты BMW Motorrad используют его везде, где требуются минимальный вес и максимальная прочность.

Колесные диски M Performance проходят очень сложный процесс обработки – в автоклавах с применением высокого давления. В результате получаются детали с меньшей массой, чем при использовании металла. Это улучшает характеристики разгона и торможения байка, делает более точным управление. Но для BMW всегда были важны не только технические параметры, но и эстетика изделия. И с этим у новых дисков тоже все на высоте – видимая поверхность из углеродного волокна покрыта глянцем прозрачного лака. Благодаря этому диск обретает глубокое черное мерцание.

Диски M Performance на 1,7 килограмма легче стандартных алюминиевых дисков. В комплект поставки продукта входят тормозные диски толщиной 5 мм (стандарт – 4,5 мм), сенсорные кольца, подшипники и датчики контроля давления в шинах.

BLECHMANN R 18



ДИЗАЙН ПО ХОДУ ДЕЛА

BMW Motorrad продолжает развивать тему кастом-версий BMW R 18. На сей раз вашему вниманию представлен мотоцикл Blechmann R 18 – детище австрийского кастомайзера Бернхарда Науманна, который в среде коллег больше известен под прозвищем Blechmann, что с немецкого можно перевести как «железный человек».

В апреле BMW Motorrad представил миру версию BMW R 18 в классе круизеров. Ход весьма нетривиальный, но тем не менее, по уверению производителя, как ничто другое, соответствующий исторической традиции мотоциклов BMW – и с технической точки зрения, и с точки зрения дизайна. Что ж, если вспомнить знаменитую модель BMW R 5, пожалуй, так оно и есть.

Стремясь к исторической досто-

верности, Бернхард Науманн в своей версии байка старался как можно меньше менять раму и применял технологии, позволяющие использовать исключительно оригинальные точки крепления.

Еще одна особенность работы этого мастера состоит в отказе от предварительных эскизов. Он черпает вдохновение в самостоятельной работе с байком и продумывает дизайн по ходу





дела. Как поясняет Бернхард, это позволяет ему оперативно реагировать на изменения и контролировать пропорции. Вот и в работе над R 18 он, по его признанию, «поставил телегу впереди лошади», чтобы правильно оценить пропорции переднего обтекателя.

Спортивная одноступенчатая версия мотоцикла родилась из переделки заднего крыла с фонарем от Kellermann и сиденья с ремнями в ретро-стилистике. Затем был существенно переделан топливный бак, которому мастер придал более спортивную форму и сформировал выштамповки для колен. Для установки руля использовалась оригинальная рулевая колонка. Затем кастомайзер приступил к работе над фарой, формой, наклоном вперед и обрамлением напоминающим узнаваемый символ бренда BMW, красующийся на фальшрадиаторных решетках баварских автомобилей. Угол поворота руля и наклоненная вперед фара определяют основные черты кастомного мотоцикла. Центром всей композиции выступает во всех смыслах выдающийся оппозитный двигатель байка. А интересной деталью являются выхлопные трубы по обеим сторонам, обтекающие мотоцикл как ртуть.

Команда дизайнеров под руководством Бернхарда Науманна трудилась над проектом около 450 часов, хотя обычно мастер предпочитает обходиться без помощников. Сам Блехманн не считает свою работу классическим кастомайзингом, в первую очередь потому, что его работа начинается с разборки оригинальной версии мотоцикла до стадии «чистого листа». По мере сборки конструкция дополняется и развивается. Мастер называет это быстрым прототипированием и считает такой стиль уникальным признаком своей мастерской. ■

IXS

В ОСОБОМ МИКРОКЛИМАТЕ

Швейцарский производитель мотоэкипировки IXS представил недавно новую куртку Tour Jacket Flex-ST, выполненную в спортивном дизайне. Новинка не только впечатляюще выглядит, но и способна защитить мотоциклиста от дождя и ветра.

Куртка имеет двухслойную Z-образную мембрану softo-TEX и систему регулируемого размера Size-Adjust-System. Две молнии — от линии над плечами до пояса куртки сзади — позволяют увеличить ширину Tour Jacket Flex-ST так, что под нее в особенно холодную пору поместится даже толстая стеганая фуфайка. Колебания веса гонщика также можно компенсировать с помощью различных регулировок.

Новинка, по мнению производителя, неплохо противостоит колебаниям температуры, поэтому может использоваться круглый год. Это свойство обеспечивается съемной термopодкладкой и дышащей сетчатой тканью. Отвод влажного воздуха изнутри осуществляется через специальный клапан на спине. Если райдеру становится жарко, он может воспользоваться шестью вентиляционными отверстиями, подающими в одежду свежий воздух.

Функцию защиты от ударов и трения принимают на себя протекторы на плечах и локтях, а также вкладка на спине. Хорошую видимость пилоту обеспечат светоотражающие принты, а разная мелочь найдет свое место в четырех внешних карманах и нескольких внутренних. Рекомендуемая розничная цена куртки в Евросоюзе равна 299,95 евро. ■





ЮБИЛЕЙНАЯ ВЕРСИЯ F-СЕРИИ

Подразделение BMW Motorrad представило обновленные модели в стае своих знаменитых «гусей» – мотоциклы BMW F 750 GS, BMW F 850 GS и BMW F 850 GS Adventure. Новинки выпущены под маркой «40 Years GS Edition», имеют расширенную комплектацию стандартным и дополнительным оборудованием, мотоциклы окрашены в яркие оттенки.

В течение многих лет основные компетенции серии были незыблемы – удовольствие от вождения, управляемость на любой дороге, мощные двигатели. Модели BMW F 850 GS и BMW F 850 GS Adventure были ориентированы не только на дорожные условия движения, но и на туристические маршруты, а

более легкая версия BMW F 750 GS привлекала тех, кто стремится к знакомству с миром эндуро.

Хорошо опробованная и испытанная концепция BMW F во всех трех вариантах горячо поддерживается энтузиастами мотоциклов, поэтому модификации BMW Motorrad 2021 модельного года не стали революционными. Все три модели серии теперь в стандартной комплектации имеют новые светодиодные индикаторы поворота и зарядное устройство USB – спереди справа. В стандартную комплектацию также вошли системы ABS Pro и DTC (Dynamic Traction Control). Отключение ABS все еще возможно в режиме Enduro Pro, но вскоре эта возможность будет исключена правовыми нормами омологации.

Дизайнеры освежили оформление мотоциклов, поработав со стилистикой обтекателей и

панелей, колесных ободов и баков. Они использовали комбинацию из желтого, черного, золотистого и серебристого оттенков. Для BMW F 750 предлагается новый цвет – синий металлик, желтые защитные планки для рук, черно-желтое сиденье с логотипом GS и тонированное ветровое стекло. На мотоциклах появился юбилейный логотип «40 Years GS Edition». В стандартном оснащении BMW F 850 GS появился механизм регулировки ветрового стекла, а версия BMW F 850 GS Adventure приобрела мягкое сиденье.

Во всех трех моделях, как и прежде, работает мощный четырехклапанный двухцилиндровый двигатель с жидкостным охлаждением объемом 853 кубических сантиметра, но продуктивность его варьируется: в BMW F 750 GS он выдает 77 л. с., в BMW F 850 GS и BMW F 850 GS Adventure – 95 лошадиных сил. Мотор имеет два балансирных вала и работает в паре с шестиступенчатой коробкой передач. Двигатель теперь удовлетворяет требованиям стандарта Евро-5.

В списке дополнительного оборудования для всех трех версий – заниженные подвеска и сиденья, монтажные детали для более высокого положения TFT-дисплея, переключатель четырех режимов движения на правой ручке и спортивный глушитель для BMW F 750 GS.

О ценах на мотоциклы юбилейной серии и о дате выпуска новинок в продажу производитель пока ничего не сообщает.



Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №07-2020

	С	Т	Р	И	Ж		М	
	А		У		А	Н	Д	Ы
С	У	Г	Р	О	Б			С
	Н		К		О	С	Ё	Л
Ж	А	К		Х		Н		Ь
		У		И	Б	И	С	
А	В	Т	О	Н	О	М	И	Я
Б			П		С	О	Н	М
Р	О	Д	Ы		С	К	О	С
А		Р	Т	Р				П
З		А		А	О	Р	Т	А
И	С	К		Й		Ж	И	М
В		А	Н	Т	Р	А	К	Т

Музыкальный инструмент								
Звено гусеницы		Антипод омеги		Зелёная красавица		Призвание Цицерона		Служители одной церкви
Команда танка						Базар, рынок		Ёмкость для водки
			Военный парусник	Сырьё для sake				
	5-франковая монета		Музыкальный стиль				Ржавчина по сути	
	"Белеет ... одинокий"		... Алфёрова					
					Мужское имя		Османский генерал	
	Сердце цирка	Принадлежность столяра		Форменная фуражка				
				Мусульманский богослов				
Серый попугай		Институт				Воин лёгкой конницы		Гордость ищейки
Боулинг		Капитан "Наутилуса"						Плавучее ограждение
Сборник произведений								

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 предоставлена возможность бесплатно просматривать и скачивать новые и архивные номера журнала «Автомастер».

Download on the App Store | Get it on Google play

MAGZTER

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

Download on the App Store | Get it on Google play

issuu

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

Download on the App Store | Get it on Google play



2020 КОНКУРС «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»



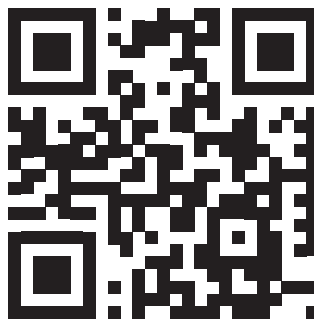
ГОЛОСОВАНИЕ НАЧАЛОСЬ!

О ПРОВЕДЕНИИ ТРАДИЦИОННОГО ЕЖЕГОДНОГО РЕСПУБЛИКАНСКОГО КОНКУРСА «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

Цель конкурса, который проходит с 20 августа по 20 сентября 2020 года, – поддержка предприятий, практикующих и внедряющих в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, наиболее эффективные методики маркетинга, использующих новейшие инструменты и материалы. Регистрация и прием заявок от участников и экспертов проходили на сайте www.best.com.kz. Конкурс организован казахстанскими журналами Pitstop и «Автомастер» для представителей отечественного автосервиса и автобизнеса. В этом году конкурс призван выявить победителей в семи номинациях в каждой из двух категорий: «Лучший автосервис» и «Лучший поставщик».

WWW.BEST.COM.KZ

Победители конкурса в категории «АВТОСЕРВИС» определяются следующим образом: посредством интернет-голосования определится первая тройка лидеров. Затем комиссия в состав которой войдут представители брендов автозапчастей, крупных дистрибьюторов Казахстана, определит победителей в каждой номинации. Онлайн-голосование проходит в срок с 20.08.2020 по 20.09.2020.



Напоминаем, система подсчета голосов исключает возможность повторного голосования. Среди участников голосования будут разыграны призы и подарки от партнеров конкурса.

Итоги голосования планируется подвести в начале октября. Следите за новостями конкурса на официальном сайте.

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS



KYB
Our Precision, Your Advantage

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
12 ЛЕТ **pitstop**
WWW.PITSTOP.KZ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®



ТВОЙ ГОЛОС ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ!

С условиями проведения конкурса можно ознакомиться на сайте www.best.com.kz