



Для перехода на сайт
сканируй QR code

www.pitstop.kz

VOLKSWAGEN ID. UNYX E-SUV
GEELY ATLAS 4 WD
BMW 1-Й СЕРИИ
SUBARU WRX
ШОУРУМ

ROLLS-ROYCE SPOFEC
ТЮНИНГ

LOTUS EMEYA
АРСЕНАЛ



FORD CAPRI

PANIGALE V4
BMW CE 02
KTM 85 SX
МОТОКЛУБ



МОТОКЛУБ
KAWASAKI Z650RS



КОНЦЕПТ
POLESTAR BST

МЫ ВЫБИРАЕМ ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС КОНКУРС ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА



Конкурс проводится в Республике Казахстан с 2015 года. Его цель – поддержка сервисных станций, автомоек, торговых компаний и различных предприятий автосервиса, практикующих и внедряющих в свою деятельность прогрессивные методы обслуживания, новейшие инструменты и материалы, наиболее эффективные методики маркетинга.



ОНЛАЙН-ГОЛОСОВАНИЕ ПРОХОДИТ НА САЙТЕ КОНКУРСА С 20 АВГУСТА ПО 20 СЕНТЯБРЯ www.best.com.kz

ТВОЙ ГОЛОС ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

ГОЛОСУЙ!

переходи по ссылке www.best.com.kz



для быстрого
перехода
сканируй
QR code

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

В эту категорию вошли 6 номинаций:
СТО • Пункт замены масла • Шинный сервис • Сервис автодилера • Автомойка
• Тематический онлайн-сервис.

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

С регламентом конкурса можно ознакомиться, перейдя по ссылке best.com.kz/reglament



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®



НАС ПОДДЕРЖАЛИ:



ВЕСТНИК
АВТОБИЗНЕСА
www.a-master.kz



Организационный комитет конкурса: тел. +7 (727) 296 98 09, mail: info@best.com.kz

www.best.com.kz

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



Журнал Pitstop № 8 (199)-2024

Издается ежемесячно с октября 2007 г.

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»

Журнал зарегистрирован в Агентстве Республики Казахстан по связи и информации.

Свидетельство: # 9058-Ж от 20.03.2008

Редакция: г. Алматы, ул. Сарсенбаева, 7

Главный редактор – Дмитрий Саблин

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

info@pitstop.kz

Тираж: 3000 экземпляров, 11 номеров в год

Обозреватели и авторы номера: Андрей Сафонов,

Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов,

Илья Фарбер

Рекламный отдел: +7 777 296 98 09

Рекламные материалы, отмеченные словом

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

Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Отпечатано: Print House Gerona, г. Алматы,

ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124

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

Nouvelle Kazakhstan © 2024

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



LOTUS EMEVA –

ГИПЕРКАР ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Британский производитель спортивных и гоночных автомобилей представил широкой публике свой первый электрический гиперкар класса GT. Новинка пополнила линейку электромобилей бренда и подтвердила намерение Lotus к 2028 году стать глобальным люксовым брендом, выпускающим исключительно электроприводные машины.



СЧИТАТЬ ВСЕХ ПТИЦ ПОД СОЛНЦЕМ

Бренд Cadillac в недавно представленном концепте SoLid визуализировал индивидуальное понимание роскоши. Этот четырехместный электроприводный кабриолет построен по специальному заказу и отражает эстетические предпочтения владельца.



GEELY ATLAS 4 WD ПОКАЗАЛ СЕБЯ В ДЕЛЕ

В начале августа в Казахстане стартовали продажи новой версии среднеразмерного кроссовера Geely Atlas 4 WD. В Алматы официальный дистрибьютор бренда компания Orbis Auto организовала тест-драйв для журналистов и блогеров, погруженных в автомобильную тематику.



BMW 1-Й СЕРИИ ОБНОВИЛИ И ДОПОЛНИЛИ

Баварский концерн недавно представил четвертое поколение BMW 1-й серии. Этот компактный автомобиль премиум-класса получил переработанный набор приводов и значительно усовершенствованную технологию шасси, а также расширенный пакет систем автоматического вождения и новый BMW iDrive с инновационными цифровыми сервисами на базе новейшей версии операционной системы.



FORD CAPRI ВЕРНУЛСЯ

Модель предлагается в заднеприводной и полноприводной комплектациях: Extended Range RWD и Extended Range AWD соответственно. По задумке разработчиков, новинка продолжает историю культовой классики и способна преодолеть на одной зарядке более 620 километров.



ОБНОВЛЕННЫЙ PANIGALE V4

Ducati представила новую версию мотоцикла. Этот дорожно-спортивный байк построен на основе глубокой модернизации предыдущего варианта модели. Изменения затронули дизайн, техническую базу и эргономику байка.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

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

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



Для перехода на страницу подписки сканируй QR code

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



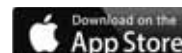
Русскоязычный ресурс чтения электронной прессы. На сайте компании представлена возможность бесплатно просматривать и скачивать новые и архивные номера журнала Pitstop.



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.





В Узбекистане запустили сборку этого автомобиля компании Great Wall Motors (GWM), весьма популярного и в Казахстане.

Это четвертая модель бренда Haval, представленная сборкой в Узбекистане, здесь также выпускают модели M6, H6 и Jolion. Чтобы реализовать глобальную экологическую стратегию и повысить каче-

HAVAL DARGO У СОСЕДЕЙ

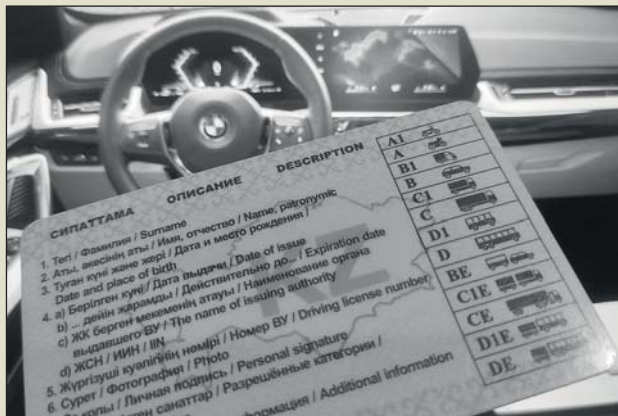
ство зарубежных операций, GWM активно способствует созданию локализованных производственных мощностей, переходу от экспорта продукции к производству за рубежом. Успешному запуску завода компании Great Wall Motor в Узбекистане

способствовала быстрая трансляция передовой производственной цепочки. Интеграция предприятия в местную промышленность создаст новые рабочие места и расширит производственное присутствие GWM на зарубежных рынках.

Фото Haval



ПРАВА ПОЛУЧИТЬ СТАЛО УДОБНЕЕ



На портале eGov.kz обновили процедуру оформления водительского удостоверения. Теперь документ можно получить не только при истечении срока его действия, при утере или краже, но и при изменении фамилии, имени и отчества. Кроме того, при смене водительского удостоверения появилась возможность использовать фото с полученного удостоверения личности или с паспорта, если снимок этот сделан не ранее трех лет.

Как сообщают специалисты АО «Национальные информационные технологии», регламент перевыпуска водительского удостоверения при онлайн-запросе предусматривает один час, в отделениях специализированного ЦОНа – два часа. Для получения услуги необходимо авторизоваться на портале eGov.kz и перейти в раздел «Транспорт и коммуникации», из перечня услуг выбрать «Получение водительских прав» и заполнить все необходимые поля, заверить запрос электронной цифровой подписью. Уведомление пользователю придет в течение часа или двух, в зависимости от способа получения услуги. А еще для удобства получения готовых удостоверений расширен список ЦОНов, где готовы выдать документ.

По материалам АО «ННТ»



ЗАТЕМНЯТЬ САМИМ НЕЛЬЗЯ!

Представители МВД РК недавно напомнили автолюбителям, что затемнение лобовых и передних боковых стекол может быть выполнено исключительно в заводских условиях, только при производстве автомобиля, а не с помощью пленок или шторок, приобретенных автовладельцем. Это правило закреплено техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Не допускается также наличие на ветровом стекле и на передних боковых стеклах каких-либо предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя.

ОТ СИХ ДО СИХ

Этим летом в Алматы на улице Наурызбай батыра вдруг появилась новая синяя разметка. У многих увидевших ее возник вопрос: «Что бы это значило?» Оказалось, что так теперь будут обозначать зоны коммунальных платных парковок. Дело в том, что дорожный знак с цифрами 5, 10 и 20 не указывал границ платной парковки, а дорожная разметка синего цвета будет четко регламентировать парковочное пространство.



По материалам акимата г. Алматы



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПАРК ЗЕЛЕНЕЕТ



По материалам акимата г. Алматы

В рамках развития общественного транспорта Алматы продолжается работа по обновлению парка и обеспечению его перехода в более экологичный формат – сообщили в городском управлении городской мобильности.

В 2024 году за счет городского бюджета планируется приобрести 600 автобусов с газовыми двигателями, а также 100 электробусов и 112 троллейбусов. Частные парки в первом полугодии приобрели 150 автобусов с двигателями, работающими на газе, и 15 электробусов. Таким образом, в 2024 году доля экологичного общественного транспорта должна увеличиться с 53,7 до 70 процентов, а средний срок эксплуатации машин сократится с трех до двух с половиной лет.

Реклама



ЗАВОД НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Казахстанский завод KamaTyresKZ, построенный в Карагандинской области, 1 июля текущего года был введен в эксплуатацию. С марта в рамках тестирования оборудования предприятие уже выпустило более 43 тысяч шин, а до конца года планируется произвести порядка миллиона изделий.

Производственная мощность предприятия составляет три миллиона легковых и 500 тысяч грузовых шин в год. Достичь проектного показателя завод должен к 2027 году. Легковые шины на заводе выпускаются под брендом Attar. Продукция KamaTyresKZ поставляется на казахстанские автосборочные предприятия Allur, «Астана Моторс», Kia Qazaqstan, QazTehna, «Камаз-Инжиниринг» и другие.



КАЗАХСТАНСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА 2024

INTERNATIONAL AUTO EXPO

АВТОЗАПЧАСТИ, КОМПОНЕНТЫ,
АКСЕССУАРЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

16-18
ОКТЯБРЯ | **КАЗАХСТАН**
АЛМАТЫ
ВЦ «АТАКЕНТ»

autoexpo.kz





LOTUS EMEYA

ГИПЕРКАР ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал LOTUS

Британский производитель спортивных и гоночных автомобилей представил широкой публике свой первый электрический гиперкар класса GT. Новинка пополнила линейку электромобилей бренда и подтвердила намерение Lotus к 2028 году стать глобальным люксовым брендом, выпускающим исключительно электроприводные машины.

В Lotus Emeya конструкторы и дизайнеры стремились сохранить фирменный стиль бренда и в то же время оснастить машину новейшими техническими решениями и передовыми технологиями. Испытавшие новинку в деле свидетельствуют: в ней органично сочетаются высокие динамические характеристики, которыми славится Lotus, с изысканностью, комфортом, удобством использования и связью мирового класса. Вместе с Lotus Emeya владелец получает полный пакет средств для путешествий на большие расстояния.

Вице-президент по дизайну Lotus Group Бен Пейн считает, что в проектировании Emeya команда использовала все, чего достиг Lotus до сих пор, чтобы создать роскошный высокопроизводительный автомобиль, призванный внушать уверенность и радовать чистыми эмоциями.

Активная передняя решетка, задний спойлер и диффузор в сочетании с низким центром тяжести повышают устойчивость автомобиля во время движения на высоких скоростях и, как считают разработчики, даже устанавливают новый динамический стандарт в сегменте GT. Фары почти скрыты в проеме под дневными ходовыми огнями, что придает передней части

автомобиля элегантный вид. Мускулистые колесные арки поддерживают фирменный стиль Lotus, который восходит к дорожным и гоночным машинам 1950-х и 1960-х годов. Emeya доступна в шести оттенках: Boreal Grey, Fireglow Orange, Solar Yellow, Akoya White, Stellar Black и Kaimu Grey.

Целый ряд усовершенствованных активных аэродинамических эле-

ментов для повышения скорости и производительности пришел из спортивной карьеры Lotus, они обеспечивали успех британских машин на гоночных трассах по всему миру. Эти аэродинамические детали обеспечивают коэффициент лобового сопротивления в 0,21Cd, а прижимную силу – более чем в 150 килограммов. Аэродинамические инструменты





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



вместе с электродвигателем мощностью до 905 л. с. позволяют машине разогнаться с места до 100 км/ч за 2,8 секунды. С места до 200 км/ч электромобиль разгоняется за девять секунд. Такие показатели делают Lotus Evija одним из самых быстрых автомобилей в мире. Легкие углеродно-керамические компоненты тормозной системы уменьшают неподрессоренную массу и способствуют динамичному управлению. Эти компоненты служат в два раза дольше классических.

Большой запас хода между зарядками новинке обеспечивает усовершенствованная высокопроизводи-



тельная двухслойная батарея с механизмом охлаждения. Зарядка от 10 до 80% с помощью зарядного устройства постоянного тока мощностью 400 кВт (600 А) происходит за 14 минут. Максимальный запас хода на одной полной зарядке составляет до 610 км (WLTP).

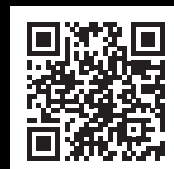
Чтобы добиться максимально быстрой зарядки в своих гиперэлектрических автомобилях новейшего поколения, Lotus использует структуру аккумулятора cell-to-pack, что означает, что в блоке батареи можно разместить на 20 процентов больше ячеек по сравнению со стандартной модульной архитектурой. Emeva также получила новую архитектуру системы охлаждения батареи, которая разработана для улучшения тепловых характеристик и эффективности, она способствует высокому уровню повторяемой производительности.

С картой зарядки Lotus водители могут получить доступ к сети зарядки и легко найти всю необходимую информацию через приложение Lotus Cars. Приложение позволяет отслеживать историю зарядки, управлять расходами и удаленно контролировать состояние тяговой батареи. Кроме того, автомобильная информационно-развлекательная система Lotus Hyper OS применяет интеллектуальную маршрутизацию, чтобы помочь водителям найти ближайшие общественные зарядные станции. Эта функция снижает беспокойство о запасе хода. Система способна предлагать альтернативные маршруты на основе текущего расхода заряда.

Электромобиль имеет до пяти режимов вождения – Range, Tour, Sport, Individual и Track. Lotus Evija предоставляет владельцам уровень производительности спортивного автомобиля, но с удобствами для повседневного использования. Водители могут контролировать дорожный



www.pitstop.kz



ЧИТАЙТЕ НАШ ЖУРНАЛ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

www.pitstop.kz



просвет, жесткость пневматической подвески, реакцию на ускорение и даже конфигурацию сиденья с регулируемыми боковыми валиками. Двери с электроприводом облегчают посадку в автомобиль, причем датчики могут обнаруживать препятствия, гарантируя, что дверь не откроется, если автомобиль находится под угрозой повреждения. Пять режимов массажа с тремя различными уровнями интенсивности гарантируют всем пассажирам расслабляющую поездку независимо от того, где они сидят. Датчик на задней двери позволяет легко открывать багажник, даже если заняты руки. Объем багажника составляет до 509 литров. В дополнение к нему в салоне предусмотрены различные боксы и ниши для мелких вещей, суммарный объем их равен 31 литру.

Панорамную стеклянную крышу водители могут делать непрозрачной или прозрачной. Это позволяет наслаждаться ощущением открытого пространства в любое время суток. Есть также возможность сделать отдельные секции крыши непрозрачными, блокируя прямой солнечный свет, но сохраняя при этом остальную часть крыши прозрачной.

Окружающее фоновое освещение в интерьере взаимодействует с водителем. Например, при получении входящего телефонного звонка панель приборов начинает пульсировать, чтобы уведомить водителя, а во время зарядки окружающее освещение на панели приборов становится зеленым.

Две системы NVIDIA Drive Orin в Lotus Evija используются для обработки данных, поступающих от 34 датчиков, контролирующих окружающее пространство. Данные обновляются до 30 раз в секунду, обеспечивая 360-градусный обзор без слепых зон. Четыре



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

лидера, 18 радаров, 12 камер обеспечивают уверенность водителя, сканируя препятствия в радиусе до 200 метров вокруг автомобиля во всех направлениях, даже при слабом освещении или ненастной погоде. Они же формируют виртуальную среду вокруг автомобиля, чтобы определить наилучшую траекторию движения.

Информационно-развлекательная система Emea оснащена интерактивным 15,1-дюймовым 3D-дисплеем для доступа к многочисленным функциям. Дисплей работает на игровой технологии Unreal Engine. Благодаря ей автомобиль быстро реагирует на любые изменения, вносимые водителем, и соответствующим образом корректирует настройки. Например, прикосновением к экрану можно открыть двери автомобиля. Панорамный 55-дюймовый проекционный дисплей позволяет водителю в любых условиях видеть важные данные автомобиля, не отрывая глаз от дороги.

Захватывающий звуковой ландшафт обеспечивается на борту Emea аудиосистемой от партнера Lotus – компании KEF. Конструкция динамиков Uni-Q и компактный корпус сабвуфера Uni-Core



с системой объемного звучания 3D поддерживают формат Dolby Atmos.

По мере развития технологий Lotus сможет активировать часть оборудования с помощью беспроводных обновлений на том или ином конкретном региональном рынке. Остается ска-

зать, что модель будет доступна в трех вариантах комплектации: в базовой, в варианте Hyper-GT и во флагманском исполнении Emea R. Первые партии машин уже отправились в Китай и поступили на рынок континентальной Европы. ■

РЕКЛАМА

bilsteingroup®

180 years
CHANGE IS OUR TRADITION

180 лет со дня основания Ferdinand Bilstein — одного из ведущих поставщиков и производителей на независимом рынке запасных частей.



Присоединяйся
t.me/bilsteingroupEAC



Переходи на сайт
www.bilsteingroup.com



Онлайн-каталог
partsfinder.
bilsteingroup.com



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Maserati

MASERATI GT2 STRADALE

— СВЯЗЬ ДВУХ МИРОВ

В руководстве Maserati посчитали, что, создав Maserati GT2, недопустимо было оставить столько мощи и красоты исключительно на трассе. Поэтому появилась Maserati GT2 Stradale — версия спорткара, победившего в чемпионате Fanatec GT2 European Series 2023 года, но созданная для движения не только по трассе, но и по дорогам общего пользования.

Если смотреть еще глубже в историю разработки этого автомобиля, то там можно увидеть MC20, который создавался с расчетом на эволюцию. Кстати говоря, GT2 и его дорожный аналог GT2 Stradale проектировались одной инженерной командой, которая знакома с технологическими ноу-хау и знает, как применять определенные специфические компоненты.

GT2 Stradale способен разогнаться до 324 километров в час. Максимальная мощность двигателя увеличена до 640 л. с. — на десять лошадиных сил больше, чем у MC20. Разгон с места до 100 км/ч занимает 2,8 секунды, что делает новинку самым динамичным заднеприводным автомобилем (RWD). Испытавшие спорткар в деле отмечают его беспрецедентную управляемость. Добиться ее удалось благодаря основательной работе, проделанной инженерами, по увеличению аэродинамической прижимной силы параллельно со сниже-

нием веса машины — на 60 кг по сравнению с MC20 в стандартной конфигурации. Важно и то, что GT2 Stradale способен двигаться практически по любым

дорогам, так как в качестве дополнительной опции предлагается механизм подъема передней части подвески на 3,5 сантиметра.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Maserati GT2 Stradale построен на том же сверхлегком шасси из углеродного волокна, что и гоночный автомобиль GT2 или дорожная модель MC20 Cielo. Передняя часть имеет новый дизайн, сохраняющий типичную архитектуру Maserati, но адаптированный к требованиям охлаждения и аэродинамики. В частности, передняя часть автомобиля, известная как «акулий нос», была расширена, чтобы обеспечить большой поток воздуха к двигателю. Передний бампер из углеродного волокна с большим сплиттером увеличивает прижимную силу. Капот с крупными дефлекторами конструировался в соответствии с особыми требованиями по балансу аэродинамической нагрузки и отводу горячего воздуха. Излишнее тепло также помогает удалять дефлекторы в колесных арках и около заднего стекла. Отчасти содействуют этому и 20-дюймовые кованые девятиспицевые колесные диски. Воздухозаборники в верхней части крыльев помогают охлаждать компоненты тормозной системы и снижать аэродинамическое давление в колесных арках. Воздухозаборники в задних крыльях были полностью переработаны и увеличены. Они на ходу наполняют свежим воздухом купол из углеродного волокна, откуда осуществляется воздушное питание двигателя и охлаждение радиаторов. Как и в MC20, двери-бабочки облегчают водителю и пассажиру посадку. Эффектно и практично.

Новый задний спойлер, вдохновленный GT2, соединен с автомобилем пилонами из цельного алюминия. Система крепления предлагает три различные позиции антикрыла. Сзади хорошо заметен большой экстрактор, созданный для извлечения воздуха из-под кузова GT2 Stradale. В целом спорткар способен генерировать 500 кг аэродинамической прижимной силы на скорости 280 км/ч (130 кг спереди и 370 кг сзади). Для сравнения: эти же показатели у MC20 на скорости 280 км/ч – лишь 145 кг (35 кг спереди и 110 кг



ARCEVAL
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop

сзади). Оптимизированный аэродинамический баланс дает автомобилю лучшее сцепление с дорогой, следовательно – большую маневренность и легкость спортивного вождения.

Впервые на Maserati GT2 Stradale применена матовая отделка деталей из углеродного волокна, как еще более «техническая» обработка, делающая дорожный автомобиль ближе к гоночному собрату. В палитре окраски кузова предусмотрено четыре оттенка: Nero Essenza, Blu Infinito, Gloss Giallo Genio и Matte Bianco Audace. Цвета тормозных суппортов, доступные для GT2 Stradale, – черный, красный, серебристый, желтый и синий. Пакет персонализации Maserati Fuoriserie включает в себя дополнительные оттенки окраски кузова: Grigio Lamiera Matte, Digital Mint Matte, Nero Cometa Textured, Powder Nude Textured, Blu Corse, Azzurro Astro Matte и Military Teal Matte. Эмблемы автомобиля выполнены в глянцево-черном цвете, но по требованию заказчика могут быть исполнены в

хроме или матовом карбоне.

Maserati GT2 Stradale приводится в движение наиболее мощной версией трехлитрового V6 Nettuno с двойным турбонаддувом, установленной на автомобиле с разрешением для дорог общего пользования. Душой этого двигателя остается инновационная система с двумя свечами зажигания на цилиндр, технология, разработанная для «Формулы-1», и двойная система непрямого и прямого впрыска для обеспечения идеальной топливовоздушной смеси. Турбокомпрессоры и выпускные коллекторы были модифицированы под более высокое давление наддува.

Трансляцию крутящего момента осуществляет восьмиступенчатая автоматическая коробка передач с двойным сцеплением в масляной ванне. GT2 Stradale имеет четыре режима вождения: WET, GT, Sport и Corsa. В зависимости от режима по-разному работают амортизаторы, электронный дифференциал EDIFF, рулевое управление, ABS и ESC. С опционально доступным пакетом





Performance Pack предлагается новый режим вождения Corsa EVO, заимствованный непосредственно из гоночного автомобиля GT2. Этот новый режим вождения изменяет настройки системы контроля тяги (TCS), программы стабилизации Maserati (MSP), электронного дифференциала повышенного трения (e-LSD) и антиблокировочной тормозной системы (ABS). Программа стабилизации Maserati – это усовершенствованная электронная система контроля устойчивости, которая снижает крутящий момент двигателя и активирует тормоза,

если автомобиль начинает отклоняться от своей нормальной траектории. Система рулевого управления GT2 Stradale получила специальную гоночную калибровку, а тормозная система совместными усилиями инженеров Maserati и Brembo была адаптирована к бескомпромиссному использованию на трекке.

В салоне GT2 Stradale все сосредоточено на водителе – элементы управления спроектированы с учетом легкого доступа. Темный интерьер с отделкой из алькантары специально разработан для минимизации отра-

жений и устранения отвлекающих факторов во время вождения. На вершине новой центральной консоли находится крупная шайба селектора режимов движения, под ней две кнопки переключения передач или включения заднего хода, а над ней 1,6-дюймовый экран. В нижней части центральной консоли находятся элементы управления электрическими стеклоподъемниками и громкостью информационно-развлекательной системы.

Рулевое колесо GT2 Stradale проектировалось при участии Андреа Берто-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop

лини, главного тест-пилота Maserati и бывшего чемпиона мира. Оно отделано алькантарой с акцентами из углеродного волокна и украшено контрастной синей строчкой. На рулевой колонке располагаются крупные подрулевые переключатели.

Центральным элементом в салоне автомобиля выглядят двухсекционные сиденья из углеродного волокна, оформленные алькантарой Blu Elettrico. Оба сиденья регулируются вручную в продольном направлении. Высота водительского сиденья регулируется электроникой. Перекладина за сиденьями (предлагается опционально с пакетом Performance Pack) служит для крепления четырехточечных ремней безопасности. Дверные ручки украшены желтыми буквами «pull», что подчеркивает ощущение нахождения в кабине гоночного автомобиля.

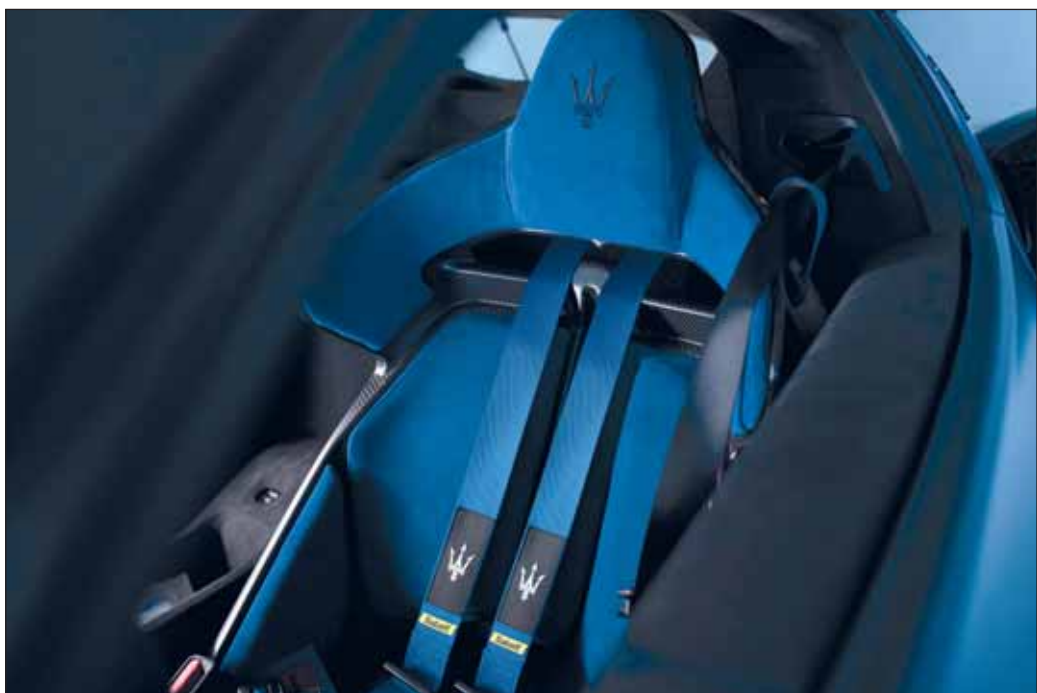
Информационно-развлекательная система Multimedia MIA (Maserati Intelligent Assistant) работает на базе операционной системы Android Automotive Operating System. Она имеет функции зеркалирования Apple, активации Amazon Alexa и обновления карт Over the Air. Система MIA имеет два экрана: приборный кластер и центральный дисплей, которые похожи по форме и размеру. Они не слишком большие и не слишком маленькие – размером 10,25 дюйма.

Учитывая, что автомобиль постоянно подключен к глобальной сети, водитель может легко следить за состоянием автомобиля. Maserati Connect выдает предупреждение, когда необходимо провести техническое обслуживание, оказывает помощь в экстренных ситуациях и в случае угона автомобиля. С помощью смартфона или смарт-часов владелец машины всегда может оставаться на связи со своим GT2 Stradale с помощью виртуального персонального помощника (Amazon Alexa и Google Assistant).

GT2 Stradale в стандартной комплектации оснащается аудиосистемой Premium с шестью динамиками, а в качестве опции – аудиосистемой High-Premium Sonus Faber с 12 динамиками и 12-канальным усилителем мощностью 695 Вт.

Maserati GT2 Stradale – это, безусловно, высокотехнологичная модель, которая может обеспечить экстремальные характеристики на трассе, но это также автомобиль, который можно использовать на дорогах общего пользования, в числе прочего еще и потому, что на борту присутствует пакет ADAS. Двигаться по городу водителю помогают многочисленные вспомогательные средства, в том числе камеры и датчики парковки.

Разработчики модели не без оснований считают GT2 Stradale звеном, связующим воедино два таких разных мира – гонок и городских магистралей. ■





Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Cadillac

СЧИТАТЬ ВСЕХ ПТИЦ

Бренд Cadillac в недавно представленном концепте Sollei визуализировал индивидуальное понимание роскоши. Этот четырехместный электроприводный кабриолет построен по специальному заказу и отражает эстетические предпочтения владельца.

В названии машины слились два слова – «солнце» (sol) и «отдых» (lei). Таким образом, мы можем понять, что перед нами Cadillac для

неторопливого образа жизни под открытым небом. С одной стороны, дизайн концепта несет в себе черты элегантных кабриолетов, с другой –

связывает человека с окружающим его миром.

Низкий удлиненный кузов Cadillac – дань классическому образу, а большие двери обеспечивают легкий доступ к просторной задней части автомобиля. Дверные ручки заменены дискретными кнопками, помогающими поддержать чистые линии экстерьера. Цвет кузова Manila Cream исторический, он использовался в оформлении автомобилей





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



ИЦ ПОД СОЛНЦЕМ

Cadillac в 1957 и 1958 годах.

В салоне Sollei обращает на себя внимание длинный 55-дюймовый экран от стойки до стойки, а также интегрированный холодильник для напитков с хрустальными графинами и бокалами. Декорирование салона выполнено деревянным шпоном, лобовое стекло обрамлено фрезерованным матовым алюминием. Уют в салоне поддерживается и сложной подсветкой

нескольких зон с 126 вариантами цвета в каждой зоне. На сиденьях присутствуют перфорация и вышивка в виде солнечных лучей. Зарядные коврики на центральной консоли, карманы в дверях и некоторые фирменные аксессуары изготовлены из биоматериала MycoWorks, созданного по технологии Fine Mycelium, основанной на использовании возобновляемой корневой структуры грибов.

Еще на борту Sollei есть журнал в кожаном переплете с нарисованными вручную иллюстрациями птиц, а также кожаный футляр с авторучками и карандашами, чтобы энтузиасты могли запечатлеть свои впечатления от наблюдения за птицами. Заметьте разницу: не считать ворон, а наблюдать за ними. Концепт представили в Cadillac House в Вандербилте, штат Мичиган, США. С воронами там полный порядок. ■





Представители компании Polestar заявили о намерении снова принять участие в Фестивале скорости в Гудвуде. На сей раз они показывают здесь концепт-кар Polestar BST.

Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Polestar

POLESTAR BST

— НОВИНКА В ГУДВУДЕ

Машина станет дополнением линейки, в которую уже вошли электрические лифтбэк Polestar 2, а также внедорожники Polestar 3 и Polestar 4. Их тоже показали на Фестивале скорости.

Polestar BST построен на специально спроектированной алюминиевой платформе Polestar Performance Architecture (PPA). Машина имеет изготовленный на заказ кузов с аэродинамическими дефлекторами, со сплиттером и спойлером и с широкими колесными арками, в которых можно увидеть 22-дюймовые колеса на кованных легкосплавных дисках. Новинка окрашена в классический для автоспорта серебристый цвет.

Концепт-кар продемонстрировали не только в статике, но и в динамике, Polestar BST поднялся на холм, преодолев 1,2 мили и показав зрителям фестиваля, на что способен флагман линейки Polestar. Более того, желающие смогли лично испытать модели



Polestar на тест-драйве в знаменитом поместье Гудвуд.

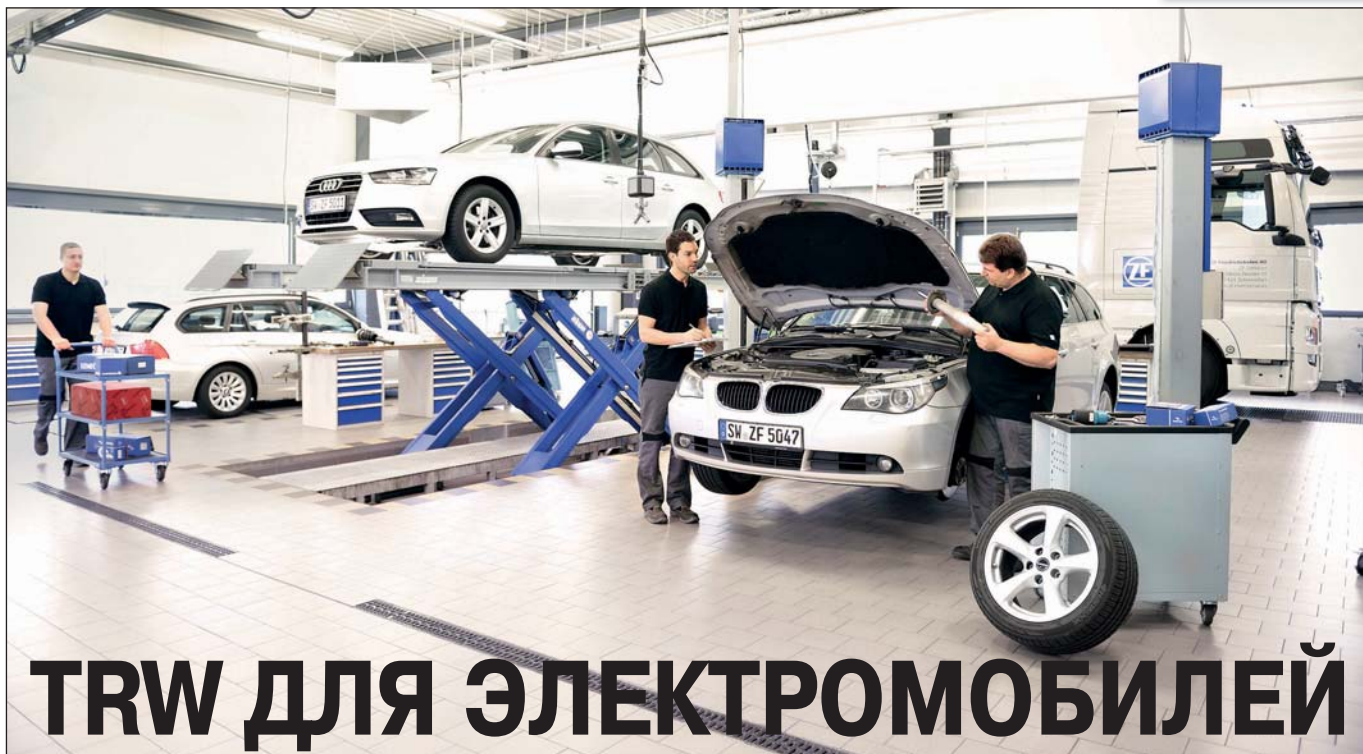
К 2026 году Polestar планирует выпустить линейку из пяти высокопроизво-

дительных электромобилей. Как ожидается, скоро в продаже появятся электрический четырехдверный GT Polestar 5 и электрический родстер Polestar 6. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



TRW ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Бренд TRW добавляет в ассортимент для вторичного рынка уникальную деталь, которая стала инновацией для мирового автопрома несколько лет назад. Известный всем усилитель тормоза – это моноблок, который управляется и руководит исключительно по «проводам» в бортовой сети автомобиля. Встречайте 100% новинку, которой нет аналогов: электронный блок-усилитель тормозов! Актуально прежде всего для владельцев электромобилей VAG.

Электромобили и автомобили с гибридными двигателями ставят новые вызовы перед тормозной системой: с одной стороны, система управления тормозами должна быть способна сочетать эффект двух систем торможения (рекуперации и обычного фрикционного торможения). С другой стороны, в электрифицированных транспортных средствах десятилетиями используемое повышение мощности с помощью вакуума больше не работает, поэтому для усиления тормозной силы требуется новый источник энергии.

Благодаря электронному усилителю тормозов TRW технологическая группа разработала тормозную систему, которая отвечает этим требованиям, а также обеспечивает широкий спектр функций комфорта и помощи водителю. К ним относятся:

– RBC (Roll Back Compensation): компенсация более длинного хода

педали в тормозных системах с низким сопротивлением;

– PFC (компенсация силы нажатия на педаль): равномерное давление на педаль независимо от доли рекуперативного торможения в соответствующей ситуации движения;

– EBR (внешнее торможение): автоматическое обеспечение тормозного давления и объемного потока в зависимости от требований системы контроля динамики автомобиля;

– EPC (Enhanced Performance Curve): программное обеспечение с изменяемыми характеристиками помощи;

– PRL (Pressure Reduction Logic): снижение давления на педали во время остановки автомобиля или вмешательства ABS.

Кроме того, система способна поддерживать функции высокоавтоматизированного и автономного вождения в будущем.

Подходит для всех классов автомобилей

Электронный усилитель тормозов не только устраняет необходимость в вакуумном насосе и идущих с ним шлангах, но и занимает мало места для установки благодаря своей компактной конструкции. Кроме того, он гарантирует более быстрое наращивание тормозного давления, чем вакуумный усилитель, что приводит к сокращению тормозного пути в экстренных ситуациях.

На начальном этапе три номера деталей охватывают следующие области применения: VW ID.3, ID.4, ID.5, AUDI Q4 e-tron, Skoda Enyак и Cupra Born. ZF Aftermarket планирует постоянно расширять свой ассортимент запасных частей.

«Электронный усилитель тормозов под брендом TRW еще раз подчеркивает наш комплексный подход к обеспечению того, чтобы инновации ZF OE были доступны нашим партнерам по СТО как можно раньше. Предоставлять рынку запасных частей технические ноу-хау из первых рук и оптимально готовить его к вызовам будущего – это наша философия», – комментирует Маркус Виттиг (Markus Wittig), руководитель бизнес-направления «Послепродажное обслуживание легковых автомобилей».



AFTERMARKET

LEMFOERDER SACHS TRW WABCO



АВГУСТ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Citroen CX 2200 – 1974 г. в.



50 лет назад

В августе 1974 года с интервалом всего в пять дней были представлены две модели, обозначившие крайние полюса в размерной группе «Е». Серия 200 марки Volvo, делая акцент на безопасности и экологичности, имела предельно консервативный дизайн, оформление салона и ходовую часть. Что до Citroen CX, то он был построен «вокруг» фирменной гидравлической системы, включавшей подвеску, тормоза и, в дорожных версиях, сервопривод руля, выделялся обтекаемым двухобъемным профилем кузова и авангардной приборной панелью. Посадка

в «Вольво» не вызывала затруднений, чего нельзя было сказать о заметно более низком «Ситроене» с сильно наклоненным лобовым стеклом. Зато коэффициент лобового сопротивления встречному потоку воздуха у «зализанного» CX был на целых семь сотых ниже, что позволяло при примерно равной массе и мощности достигать на 15–20 км/ч большей скорости и потреблять на трассе меньше горючего. Однако при всем очевидном несходстве у этих моделей было и много общего. Как бы это странно ни звучало, но с технической точки зрения консервативными можно считать оба автомо-

биля. Если небольшая компания Volvo, вложившись в повышение безопасности и чистоты выхлопа под новые американские стандарты, не имела средств, чтобы спроектировать заново ходовую часть и кузов, то Citroen, занимаясь одновременно несколькими затратными проектами, вообще не предложил для CX никаких значительных новинок. Модель использовала узлы, опробованные на предыдущих «ситроенах», а знаменитой гидropневматической подвеске было уже почти два десятка лет. Не будет преувеличением сказать, что именно с CX французская марка утратила

Volvo 244 DL – 1974 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

инновационный импульс и перешла в режим проживания старой славы. И «Вольво», и «Ситроен» стали жертвами экономии, по сути представляя собой каждый не одну, а две близкородственные модели. Как и прежняя 100-я, новая серия 200 состояла из 4-цилиндровых (240-е) и 6-цилиндровых (260-е) вариантов, но только теперь они строились на полностью идентичном шасси. Чтобы разместить под капотом V6, не удлиняя носовую часть, шведы отказались от двухрычажной передней подвески в пользу схемы МакФерсона. «Ситроен», в свою очередь, планировал заменить стареющую модель DS двумя машинами, и CX, будучи заметно короче «богини», изначально был призван заместить «нижнюю» половину ее линейки. Для замены высших модификаций задумали седан на шасси гран-турера SM с его же 6-цилиндровым мотором и двигателями Ванкеля. Но где-то во второй половине 72-го стало ясно, что более крупную машину «Ситроен» уже не вытянет. По этой причине у CX появился вариант Prestige с удлиненной на 25 см базой. Набор предлагаемых модификаций у 240-х «Вольво» и «Ситроена» был выстроен схожим образом. Из кузовов – седаны и универсалы. Да-да, четко двухобъемный CX не являлся хетчбэком: он имел короткий багажный люк, а заднее стекло оставалось неподвижным. По французской традиции универсал строился на удлиненной базе. Гамма двигателей тоже выглядела почти одинаково. Бензиновые «четверки» имели такую градацию: у обеих моделей 2 литра в базовом варианте, потом 2127 куб. см у «шведа» и 2175 у «француза», а на вершине 2316 и 2347 соответственно. У обоих автомобилей присутствовал вариант с литерами GT и впрыском. У обоих были дизельные двигатели. Но если Volvo закупала агрегаты под тяжелое топливо у группы VAG, то Citroen делал их сам – на основе бензиновых моторов. Дело в том, что двигатели серии «M», которые стояли на CX, вели родословную еще от Traction Avant 30-х годов. Головка и «низ», естественно, были с тех пор неоднократно переделаны, но старый толстенный блок был способен выдерживать кратно более высокие нагрузки, которые возникают в рабочем цикле Дизеля. Солидный вес моторов привел к тому, что у длинноносого «Ситроена» на переднюю ось приходилось до 70% веса, отчего управление было далеко от идеала. Не улучшала положение и рулевая схема. Без усилителя руль имел 4,5 оборота от упора до упора. С установкой гидравлического сервопривода DIRAVI (заметим, с прогрессивной характеристикой и автовозвратом) число оборотов уменьшалось сразу на два, а обратной связи руль не



Volvo 245 GL – 1979 г. в.



Volvo 242 GT – 1980 г. в.



Volvo 240 GL – 1986 г. в.



Citroen CX 25 GT – 1986 г. в.



Volkswagen Polo Classic – 1995 г. в.



предоставлял вовсе из-за отсутствия жесткого механического соединения с колесами. «Вольво» же, как ни удивительно, рулились очень неплохо благодаря реечной схеме. В общем-то, и неразрезной задний мост работал адекватно. Неслучайно оснащенный турбонаддувом Volvo 240 в 1985 году выиграл чемпионат Европы по кольцевым гонкам среди кузовных машин. «Ситроен» же, хотя в 80-е тоже получил вариант с турбонаддувом на 2,5-литровом блоке, на спортивную славу не претендовал. Его гидропневматика хорошо боролась с неровностями, но до конца так и не избавилась от кренов и клевков. В чем еще серия 200 и CX оказались похожи, так это в степени надежности. Если неважное качество сборки «Ситроена» едва ли кого-то удивит, то в проблемы «Вольво», учитывая имидж марки, поверить непросто. Но это так.

Новое оборудование страдало от «детских болезней» почти до самого конца 70-х, и шведы едва не разорились на гарантийных ремонтах. Потом в течение лет 200-е радовали владельцев надежностью, но по мере износа станков и штампов стали нарушаться допуски, и качество сборки снижалось со второй половины 80-х. Фирма не бралась за обновление сборочной

линии, справедливо опасаясь, что та не окупится, ведь спрос на машину старше 10 лет может обвалиться в любой момент. Кто же знал, что этого не произойдет аж до 1993 года. К тому времени прошло около двух лет с момента выпуска последних CX. Оба автомобиля вышли в итоге семизначными тиражами. Сопоставление их набора модификаций и истории развития показывает, что общие правила игры на авторынке появились не вчера и даже в эпоху максимального инженерного разнообразия оказывали определяющее влияние.

30 лет назад

31 августа 1994 года дебютировало третье поколение VW Polo. Предыдущий «Поло» выпускался 13 лет, и поэтому теперь супермини «Фольксвагена» представлял собой полностью новую конструкцию. В основе лежала платформа, построенная на агрегатах третьего «Гольфа». Из старых двигателей остался только 1,3-литровый мощностью 55 л. с., и то всего на год: в 95-м он уступил место более современной силовой установке на 100 «кубиков» больше. Чем это поколение примечательно в первую очередь, так это появлением пятидверной версии

кузова. «Поло» дольше всех конкурентов пренебрегал этой безусловно востребованной опцией, отстав на пять лет даже от Ford Fiesta, которая тоже не торопилась обзавестись вторым рядом боковых дверей. Седан, традиционно присутствовавший в гамме кузовов Polo, теперь тоже имел по две двери на борт. Однако эта машина была «Фольксвагеном» лишь номинально. В целях унификации взяли соплатформенный Seat Cordoba и поменяли на нем эмблемы и таблички с названием. Ровно так же поступили и в случае с универсалом. Спустя примерно год после премьеры у Polo появилась любопытная спецсерия Harlekin. Она распространялась только на пятидверные хетчбэки и отличалась крайне необычной раскраской – в экстерьере комбинировались панели четырех разных цветов (красный, синий, желтый и зеленый) так, чтобы две панели одного цвета не соприкасались друг с другом. Такой «наряд» навевал устойчивые ассоциации с Арлекином из комедии дель арте, что и дало имя серии. Тема продолжалась и в отделке салона: кресла были обтянуты тканью с вкраплениями тех же четырех цветов.

Вообще-то, «арлекины» появились почти случайно. Несколько машин изготовили для визуального сопровождения рекламы блокового принципа комплектации, который заменял собой штучный подбор опций, однако пестрые «поло» вызвали неожиданный практический интерес. Сборка «арлекинов» шла партиями по четыре: сначала каждый автомобиль красили в базовый для него цвет, а после машины «менялись» наружными деталями. Спрос оказался довольно высоким: вместо запланированной тысячи сделали 3806 штук. В 96-м трюк повторили на «Гольфе», но там дело ограничилось лишь 264 экземплярами. Всего «Поло» третьего поколения выпускали в Германии до осени 2001-го и еще восемь лет – в Аргентине. ■

Volkswagen Polo – 1995 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Фотоматериал Audi

С началом производства нового Audi A5 в Неккарзульме началась самая масштабная часть запуска в истории завода. Коллектив предприятия приобрел дополнительные навыки и повысил квалификацию для работы с передовыми системами и технологиями, в то же время на заводе создали перспективную инфраструктуру.

В соответствии со стратегией производства «360 factory» все модели, производимые на площадке в Неккарзульме, с 2025 года, как ожидается, будут иметь нулевой углеродный след.

Применение краски на водной основе уже давно стало стандартом Audi. Краску можно наносить мокрым по мокрому, и сушка больше не нужна. Это позволяет значительно снизить потребление энергии: можно сэкономить до 140 кВт·ч на одно транспортное средство.

Технология катодной окраски подразумевает погружение кузова в бак и вращение в нем. Это экономит место и обеспечивает более тщательную прокраску, поскольку позволяет избежать образования пузырьков воздуха и отложений грязи. Вместо прежнего процесса сушки теперь используется воздух, который вдувается внутрь, и кузов нагревается изнутри. Этот процесс лучше подходит для окраски кузовов электрических и гибридных автомобилей с их усиленными конструктивно сложными напольными узлами.

Audi достигает дополнительной экономии энергии – около 50 кВт·ч на автомобиль – благодаря новому процессу улавливания краски. Раньше туман краски собирался в воду и утилизировался. В новом процессе сухого отделения он улавливается современными фильтрами. Процесс позволяет повторно использовать более 90% отфильтрованного воздуха и устраняет необходимость в энергоемком кондиционировании. В то же время, в отличие от обычного мокрого отделения, исключается использование свежей воды и химикатов.

Предприятие в Неккарзульме – это первый завод бренда, на котором детали кузова устанавливаются автоматически. Например, для очень сложного крепления



С конвейеров завода в г. Неккарзульм (Германия) сходят автомобили нового семейства Audi A5, построенные на базе Premium Platform Combustion (PPC) с частично электрифицированными системами привода и с новой электронной архитектурой.

крыла одновременно задействовано семь роботов. Таким образом Audi повышает точность установки и минимизирует внешние воздействия. Бездымное крепление с помощью точек пайки практически исключает образование окалины. Раньше приходилось очищать многочисленные сварные точки крепления, так как окалина способствовала коррозии.

Еще в 2014 году завод в Неккарзульме стал первым в мире предприятием Audi, которое ввело в эксплуатацию свободно перемещающиеся беспилотные транспортные системы (DTS). С началом производства нового Audi A5 более 80% объемов материалов в кузовном цехе поставляются автоматически. Благодаря новым методам Audi работает в два раза быстрее.

Контроль качества в кузовном цехе в основном выполняется в режиме in line, то есть без снятия автомобиля с линии. На двух станциях контроля используется

новая измерительная технология. Четыре робота на каждой станции используют датчики для определения точности размеров. Результат измерений оценивается с помощью программного обеспечения, визуализируется и предоставляется сотрудникам.

В свою очередь сотрудники завода также применяют инновационные технологии, такие, например, как дополненная реальность (AR). На рабочих планшетах в режиме реального времени обозначаются точки соединений кузовных деталей, которые необходимо проверить, а затем нужно задокументировать проверку – присутствуют ли сварные швы или точки и выполнены ли они в соответствии с целевыми спецификациями.

Высокий уровень автоматизации и инновационные технологии позволяют Audi обеспечивать высочайшие стандарты качества. ■





АУРЕЛИО ЛАМПРЕДИ: ОН



Достижения инженеров не так знамениты, как успехи дизайнеров или управленцев. Они «спрятаны» внутри автомобиля и, будем честны, не всем понятны. Поэтому если имя инженера становится широко известным, то речь идет о чем-то поистине выдающемся. А если конструктора уверенно вспоминают в связке с несколькими проектами, то перед нами настоящий гений. Герой сегодняшней статьи как раз принадлежит к этой немногочисленной группе. По его собственным словам, он вместе с Фердинандом Порше и Колином Чепменом составляет тройку инженеров, сильнее всего повлиявших на развитие автомобильной индустрии. И это похоже на правду.



Аурелио Лампреди и мотор V12 на выставке в Турине 1951 г.

Аурелио Лампреди родился в городе Ливорно 16 июня 1917 года. В детстве он мечтал стать дирижером, но распространение радио позволяло все более обширной аудитории слушать лучших исполнителей, и музыкальная карьера становилась все более рискованной. Энцо Феррари, кстати, в юные годы подумывал стать оперным певцом, но выбрал в итоге более надежное будущее. Так и Аурелио Лампреди вместо консерватории поступил в Высший технический институт швейцарского Фрибура, а после обучения устроился на верфь в родном городе.

Потом местом работы Лампреди стала компания Piaggio, в числе прочего занимавшаяся авиацией, а с началом Второй мировой войны молодого инженера в порядке мобилизации перевели в конструкторское бюро фирмы Reggiane, строившей боевые самолеты. Лампреди попал в группу двигателистов. Одной из важнейших задач при создании авиационного мотора является его устойчивое питание воздухом для бесперебойного процесса сгорания на больших высотах. Спустя много лет в интервью Аурелио Лампреди скажет: «Двигатели не пьют, они дышат». И это понимание, неочевидное без авиационного опыта, помогло конструктору стать тем, кем он стал.

После войны одаренного инженера порекомендовали Энцо Феррари, только что основавшему компанию своего имени. Но Феррари не был новичком в гонках, и на него уже работали конструкторы первой величины. Амбициозный Лампреди не ужился с главой двигательного отдела Джузеппе Буссо и покинул Маранелло, не проработав и года. Это было временное отступление: Аурелио решил дождаться лучшего момента и пересидеть в увядающей компании Isotta-Fraschini. Ждать пришлось недолго: постоянно подогреваемая Энцо атмосфера внутренней конкуренции выдала Буссо из «Феррари» уже в 48-м, что открыло дорогу к возвращению Лампреди.

Впрочем, первым номером он пока не стал. Компания делала ставку на небольшие V12 конструкции Джоакино Коломбо, оснащенные механическим компрессором. Это было в тренде, начавшемся еще до войны, и к 1950 году, когда должен был стартовать первый чемпионат мира в классе «Формула-1», компрессорные моторы малого литража выглядели более выигрышно, нежели большие атмосферники.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ХРОНОГРАФ
ФАКТЫ, ДАТЫ, ИСТОРИЯ АВТОПРОМА



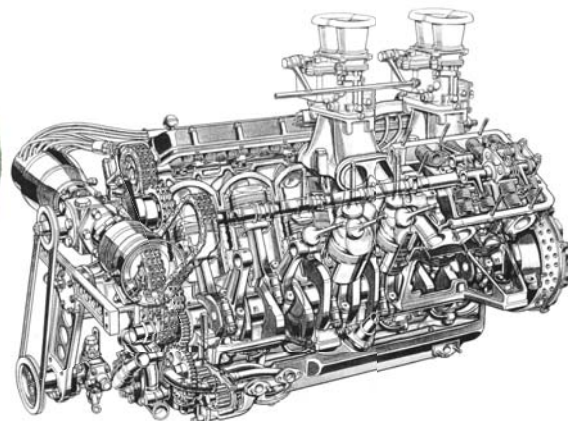
ЗНАЛ О ДВИГАТЕЛЯХ ВСЁ



Ferrari 375 F1

Но у моторов с механическими нагнетателями есть органический недостаток. Компрессор, приводимый от коленвала, с какого-то момента пускает весь прирост мощности на обслуживание самого себя, и для дальнейшего роста отдачи требуется подавать все больше топлива. Чудовищный расход до 175 литров на 100 км заставлял неоднократно дозаправляться по ходу гонки. Но пока атмосферные двигатели даже с учетом предусмотренного регламентом коэффициента для рабочего объема не выдавали сопоставимой мощности, с этим можно было мириться. Лидер тех лет Alfa Romeo 158 имела компрессор. Энцо нацеливался на самый верх, и поэтому на его машинах тоже стояли нагнетатели. А вот у французского Talbot-Lago T26C был атмосферный 4,5-литровый мотор, и в 1949 году в Спа и Реймсе «Тальбо» оставили «Феррари» за флагом. Позиции Коломбо пошатнулись, и Лампреди – сторонник атмосферных силовых установок – получил шанс.

В целом сохранив архитектуру старого V12, Лампреди много работал с настройками ГРМ. Он отказался от использования двух распредвалов на блок, чтобы избежать перегрева. Долго подбирал взаимное расположение клапанов. Нестандартным ходом стало крепление шпильками гильз к головке блока. Это позволило исключить прокладку, прогорание которой оставалось проблемой высокопродуктивных двигателей едва ли не до конца 90-х. Из прочих решений стоит отметить перенос коробки передач к дифференциалу, что сняло часть веса с передней оси, а также замену нестабильных качающихся полуосей в задней подвеске схемой «Де Дион». Сухая масса новой Ferrari оказалась на центнер больше, чем у «Альфы», но втрое меньший расход топлива позволял стартовать с неполным баком.



Болид с мотором Лампреди дебютировал в Бельгии и, согласно принятой индексации по объему одного цилиндра, был обозначен как 275. Трехсот «лошадей» не хватало для победы, но оставался резерв для наращивания литража. К финальному этапу первенства объем достиг максимально разрешенных 4,5 литра (индекс 375), отдача составила 350 сил, лучший результат – второе место. На следующий год в Сильверстоуне была одержана первая победа, потом еще две, но титул снова ушел к «Альфе». Прогресс тем не менее был налицо, и когда стало ясно, что Alfa Romeo не имеет денег для подготовки машины на 1952 год, это было однозначно воспринято как перспектива безальтернативного триумфа Ferrari.

Чтобы избежать игры в одни ворота, дирекция чемпионата постановила гоняться два следующих года



Ferrari 500 F2 1952 г. в.



по регламенту «Формулы-2». Но оказалось, что Аурелио Лампреди уже сделал мотор и под эти условия. Двухлитровая «четверка» не имела конкурентов, и Ferrari 500 выиграла оба сезона.

Однако в 54-м победил уже «Мерседес», а «Феррари» от полного провала спасло то, что многообещающая машина «Лянчи» с мотором V8 пропустила почти весь сезон из-за финансовых проблем. Недовольный Энцо выкупил у «Лянчи» ее гоночную команду, включая ведущего инженера Витторио Яно. Сын Энцо Феррари Дино активно проталкивал идею перехода на V6 и V8, что снова обостряло конкуренцию внутри компании, причем Аурелио Лампреди оказался в проигрышной позиции. Вскоре он принял решение об уходе. В «Формулах» его моторы заменили двигателями Яно, но в гонках спорткаров с закрытыми колесами Ferrari серии Monza



Аурелио Лампреди и Ferrari 735 S Monza 1953 г.

Fiat 124 Sport Spider 1966 г. в.



с «четверками» Лампреди имели успех вплоть до 57-го.

Сам конструктор присоединился к «Фиату», чьи машины в то время с итальянским темпераментом не ассоциировались совершенно. Под руководством Лампреди началась программа модернизации существующего набора двигателей путем замены головок и получения полусферических камер сгорания. Оптимизация термических нагрузок вследствие лучшей «продувки» камер повысила и долговечность моторов. Улучшив потребительские свойства своих машин, «Фиат» резко прибавил на рынке на рубеже десятилетий и из региональной силы превратился в континентальную.

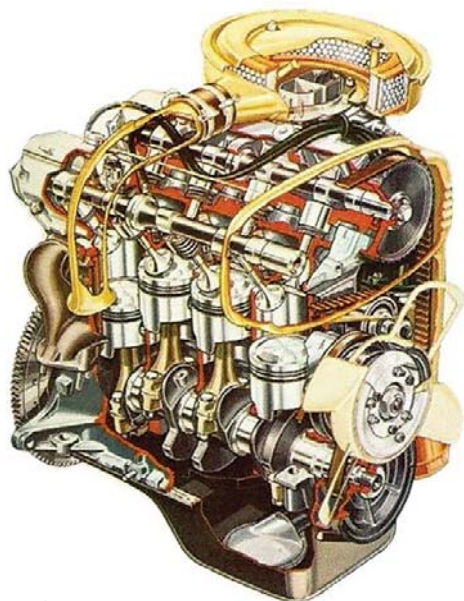
Прочное финансовое положение компании и высокая личная репутация дали возможность Аурелио Лампреди заняться более сложным проектом.

Fiat 128 1969 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Следуя принятой тогда практике, «Фиат» готовил на агрегатах массовой 124-й модели спортивные купе и спайдер. Им был нужен мощный мотор, и Лампреди решился на разработку силовой установки с двумя распределительными валами. В начале 60-х подобные двигатели в серийном производстве были уделом таких марок, как Alfa Romeo или Jaguar. В массовом сегменте двухвальный ГРМ никто и представить не мог.

При создании мотора, который теперь известен как Bialbero Lampredi (двухвальный Лампреди), было найдено несколько инновационных решений, делавших двигатель пригодным к повседневному использованию и облегчавших обслуживание. Для снижения шума и облегчения установки фаз привод впервые в истории был осуществлен при помощи зубчатого ремня. Регулировка клапанных зазоров теперь стала возможной без разборки ГРМ – просто за счет подбора толщины прокладки в толкателях. В днище поршня были сделаны углубления напротив клапанов, чтобы снизить вероятность их встречи при ослаблении ремня. Установка клапанов под углом 65 градусов друг к другу позволила не только придать полусферическую форму камерам сгорания, но и увеличить диаметр самих клапанов. На 1438-кубовом блоке удалось получить 90 л. с. Через год появилась 1608-кубовая версия, а в 70-е – и более объемные варианты.

Архитектура этого двигателя позволяла адаптировать его к любой компоновке – классической, переднеприводной поперечной и даже среднеторной. С течением времени bialbero находили все более широкое применение в линейке Fiat, Lancia (в составе туринского концерна с 69-го) и даже – в двухлитровом варианте с турбонаддувом – у Alfa Romeo. Иногда Лампреди подгонял рабочий объем под маркетинговые цели. Например, чтобы



Fiat 128 1969 г. в.



FIAT 130 1969 г. в.



Fiat 131 Abarth Rallye 1976 г. в.



вписать 1,6-литровый агрегат в более выгодную налоговую группу, ему подсократили ход поршня, получив 1592 куб. см. А для варианта объемом 1,3 литра расточка цилиндров на 0,1 мм привела к формальному превышению 1300-кубового рубежа, чем был преодолен законодательный запрет на движение со скоростью более 130 км/ч.

Ременной привод ГРМ подхватили практически все крупнейшие производители, и он доминировал до конца прошлого века. Лишь в относительно недавнее время возобладала тенденция на возвращение к цепи. Полусферические камеры сгорания также довольно быстро сделались в Европе общим местом.

Новым вызовом для Аурелио Лампреди стал мотор для модели 128 — первого «Фиата» с поперечной соосной компоновкой двигателя и КПП. Требовался короткий, технически простой, но при этом достаточно мощный и тяговитый мотор. Получившийся агрегат, часто называемый Monoalbero Lampredi (одновальник Лампреди), из-за тесноты моторного отсека Fiat 128 получил лишь один распредвал и параллельно поставленные клапаны. Однако расположение впускного и выпускного тракта по одну сторону блока создавало в камерах завихрения, которые улучшали процесс сгорания. Мотор отличала выраженная короткоходность, что позволяло ему легко раскручиваться.

Простой и компактный monoalbero получил даже большее распространение, чем двухвальный мотор, и быстрее стал примером для подражания. Более того, он обладал значительно большим запасом по модернизации. Вариант объемом 1,6 литра с шестнадцатью клапанами даже в середине 90-х оставался оптимальным выбором: по сравнению с аналогом серии FIRE из 80-х двигатель Лампреди давал лучшее распределение крутящего момента, будучи при этом намного дешевле сопоставимого мотора новейшей серии Pratala Serra.

Несколько позже для бразильского филиала Fiat Лампреди создал 1050-кубовый мотор, схожий с monoalbero, но больше «заточенный» под тягу на низких оборотах. Двигатель сочли настолько хорошим, что ставили и на выпускаемые в Италии модели.

Правда, не все в карьере Аурелио Лампреди в «Фиате» было безоблачно. В том же 69-м году, как и 128-я модель, свет увидел флагманский седан 130. В силу до конца не известных причин ГРМ его мотора V6 был сделан Лампреди даже проще, чем для monoalbero. Параллельно стоящие клапаны и прямая «продувка» камер привели к низкой литровой мощности и повышенному расходу бензина. Эта грубая ошибка стала одной из причин провала модели и консервации «Фиата» в роли производи-

Lancia Trevi Volumex 1982 г. в.



Lancia Delta HF Integrale 1991 г. в.



Fiat Linea 2007 г. в.

теля автомобилей невысокого класса.

В 1973 году Лампреди возглавил раллийную команду Fiat Abarth, выступавшую сначала на 124 Sport Spider, а позже на седанах модели 131. За время его руководства были добыты два личных и три командных титула.

В 1981–1982 годах часть моделей группы Fiat оснастили двухлитровым вариантом monoalbero с механическим компрессором Volumex. Это была последняя

работа Аурелио Лампреди: в 82-м он ушел на пенсию. Через семь лет мастера не стало, но его лучшие работы надолго его пережили. Двухвальный мотор, добившись еще множества раллийных побед с «Лянчами» 037 и Delta Integrale, в гражданской продукции продержался до середины 1999 года. А monoalbero так и вовсе глубоко проник в XXI век: его увеличенную до 1839 куб. см модификацию ставили на Fiat Linea до 2010-го.



KAZAUTOEXPO

Халықаралық автокөлік бөлшектер, автокомпоненттер, сервистік жабдықтар, мотоциклдерге арналған қосалқы бөлшектер көрмесі

Международная B2B-выставка автозапчастей, автокомпонентов, сервисного оборудования & Мотовыставка, запчастей и аксессуаров для мотоциклов

International B2B Exhibition of auto parts, auto components, service equipment & Motorcycle, spare parts and accessories for motorcycles



9-11 октября/october 2024
Алматы/Almaty

Халықаралық мотоциклдер, мопедтер, велосипедтер, қосалқы бөлшектер мен аксессуарлар көрмесі

Международная выставка мотоциклов, мопедов, велосипедов, запчастей и аксессуаров

International Exhibition of motorcycles, mopeds, bicycles, spare parts and accessories

MOTOEXPO KAZAKHSTAN



Өтетін орны/Место проведения/Venue:

*Балуан Шолақ атындағы спорт сарайы., Алматы қаласы, Абай даңғылы, 44
Дворец спорта им. Балуана Шолака, г. Алматы, пр. Абая, 44
Sports Palace named after. Baluan Sholak, Almaty, Abay Ave. 44*



GEELY ATLAS 4 WD ПОКАЗАЛ СЕБЯ В ДЕЛЕ

В начале августа в Казахстане стартовали продажи новой версии среднеразмерного кроссовера Geely Atlas 4 WD. В Алматы официальный дистрибьютор бренда компания Orbis Auto организовала тест-драйв для журналистов и блогеров, погруженных в автомобильную тематику.

Обновленная версия модели предлагается в двух уровнях комплектации – Premium и Flagship. Машина построена на современной модульной архитектуре CMA, которая разрабатывалась китайскими и швед-

скими инженерами. Кузов автомобиля усилен противоударным балочным бампером из сверхпрочного сплава. Он поглощает энергию удара на 50–70% лучше по сравнению с обычной сталью, а крыша кроссовера способна выдержать

нагрузки, пятикратно превышающие массу автомобиля.

Отныне модель оснащается двухлитровым четырехцилиндровым турбированным двигателем мощностью 238 лошадиных сил. Полноприводная





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

версия комплектуется системой полного привода BorgWarner шестого поколения и восьмиступенчатой автоматической коробкой передач Aisin 8AT с гидротрансформатором. С места до 100 км/ч автомобиль разгоняется за 8,2 секунды.

В полноприводной версии Geely Atlas появились новые режимы езды — Offroad и Snow. Таким образом, теперь в арсенале автомобиля шесть режимов движения. Независимо от комплектации новый Geely Atlas имеет обширный набор современных систем безопасности и электронных помощников, включая адаптивный круиз-контроль и систему интеллектуального вождения G-Pilot, которая поддерживает заданную скорость и дистанцию до впереди идущего автомобиля.

Салон автомобиля оснащен двумя экранами, работающими под управлением операционной системы Geely ONE. Звук обеспечивается аудиосистемой Harman Infinity 9. Комфорт на борту поддерживает двухзонная система климат-контроля. Полноприводная версия Geely Atlas оснащена мультимедийной системой Apple CarPlay, которая позволяет пользоваться спутниковой навигацией, совершать звонки, отправлять и получать сообщения, слушать потоковую музыку.

Тестовые заезды состоялись в предгорьях, на специально подготовленной трассе. Geely Atlas испытали в режиме Offroad на насыпном холме с диагональным вывешиванием, на эстакаде с роликовым механизмом, на каменистом и песчаном участках и даже проверили подъемом по ступеням. Машина показала хорошую проходимость и управляемость, возможность сопровождать сложные операции электронными средствами помощи.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

На традиционном фестивале в Гудвуде дебютировал самый быстрый WRX, представленный Subaru Motorsports USA в рамках реализации Project Midnight.



ПРОЕКТ MIDNIGHT

Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Subaru

ЦЕЛЬ – МАКСИМУМ СКОРОСТИ



мобиль создавался, чтобы ярко проявить себя во многих направлениях. Поэтому у разработчиков однажды появился вопрос: а что если его перепроектировать в WRX с особым акцентом, ориентируя машину на скоростные заезды



Э тот проект, стартовавший с успеха автомобиля Airslayer на Gymkhana 2020, создан с единственной целью – максимальная скорость. Легкая широкофоюзеляжная машина вобрала в себя высочайшие достижения автослалома и теперь усовершенствована, чтобы бить рекорды и расширять возможности платформы.

Пионер проекта Midnight – спорткар

Airslayer – был создан на основе Subaru WRX STI 2020 года и снялся в вирусном видеоролике Gymkhana 2020, выполняя головокружительные трюки, в том числе прыжок более чем на семь метров, когда положение автомобиля в воздухе контролировало активное заднее крыло.

Несмотря на то что Airslayer бил скоростные рекорды, его истинное предназначение было многоплановым, авто-



www.pitstop.kz

ПРОУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

pitstop



ОРОСТИ



по асфальту? И чтобы пилотировал его Скотт Спид – пилот Subaru Motorsports USA со звездным опытом во многих дисциплинах: от «Формулы-1» до ралли-кросса...

В результате инженеры и дизайнеры создали автомобиль с корпусом из углеродного волокна. Облегченное шасси позволило сократить снаряженную массу

до 1125 кг – почти на 135 кг легче, чем Airslayer, и на 450 кг легче стандартного WRX! В Project Midnight используется специально разработанная геометрия подвески, а на смену 17-дюймовым колесам Airslayer для ралли-кросса пришли 18-дюймовые магниевые диски OZ Racing Superturismo LMP и слики Yokohama ADVAN 280/650R18.

В движение спорткар приводится двухлитровым четырехцилиндровым оппозитным двигателем с турбонаддувом и промежуточным охлаждением.



Мощность мотора составляет 670 лошадиных сил. Силовая установка представляет собой новейшую и наиболее эффективную версию весьма успешного двигателя для ралли-кросса Subaru Motorsports USA, который помог Скотту Спиду выиграть в командном чемпионате Nitro по ралли-кроссу в 2021 году.

Спорткар Project Midnight явно имеет корни в ралли-кроссе, но он получил более широкие шины. Кроме того, колея и геометрия подвески придают машине невероятное сцепление с дорогой. Скотт Спид намерен помогать развивать Project Midnight и устанавливать новые рекорды.



BMW 1-Й СЕРИИ

Текст: Сергей Камнев, фотоматериал BMW



ОБНОВИЛИ И ДОПО

Баварский концерн недавно представил четвертое поколение BMW 1-й серии. Этот компактный автомобиль премиум-класса получил переработанный набор приводов и значительно усовершенствованную технологию шасси, а также расширенный пакет систем автоматического вождения и новый BMW iDrive с инновационными цифровыми сервисами на базе новейшей версии операционной системы.

В генах BMW 1-й серии заложены спортивная харизма, маневренность и динамика. Первое поколение модели было выпущено 20 лет назад, и ее типичные характеристики привлекли новую целевую группу, что заложило основу для успеха в быстро растущем сегменте. Удовольствие от вождения и комфорт премиум-класса в стиле BMW впервые стали доступны в компактном сегменте. Первый электромобиль BMW для повседневного исполь-

зования также был создан на базе BMW 1-й серии. С 2004 года по всему миру было продано более трех миллионов автомобилей BMW 1-й серии.

Габариты пятидверной версии модели по сравнению с предшествующей версией изменились незначительно. Длина увеличилась на 4,2 см (до 3,61 м), ширина составляет 1,8 м, а высота увеличилась на 2,5 см (до 1,459 м). Колесная база составляет 2,67 метра.

Спортивный характер первой серии

в новом поколении модели подчеркивается типичными пропорциями — длинный капот, короткие свесы, широкая колея и отведенный назад пассажирский отсек с характерным изгибом Хофмайстера в заднем сегменте остекления. Черная окантовка стекол украшена графическим элементом с тисненой цифрой «1» на задней стойке. Благодаря плоской и приземистой форме кузова новый BMW 1-й серии выглядит ниже, чем его предшественник. Этот акцент на дороге еще больше подчеркивается широким черным центральным воздухозаборником. Вертикальные боковые дефлекторы подчеркивают ширину автомобиля. Длинный спойлер на крыше и эффектные боковые юбки также работают на спортивный образ. Широкая, наклоненная вперед фальшрадиаторная решетка имеет новую структуру из вертикальных и диагональных полос, этот узор повторяется на колпаках внешних зеркал. Фары, глубоко заходящие в колесные



Для просмотра других материалов
в этой рубрике сканируй QR code



ПРОУРУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

pitstop

Выхлопные патрубки во всех вариантах модели интегрированы в задний фартук. Плоские плафоны задних фонарей распространяются на крышку багажника и боковины, подчеркивая широкую корму. Четко очерченные поверхности и резкие линии выштамповки придают клиновидному кузову автомобиля еще более современный выразительный вид. Новый BMW 1-й серии в стандартной комплектации оснащен 17-дюймовыми легкосплавными дисками. В пакет M Sport входят 18- и 19-дюймовые легкосплавные диски, в том числе и кованые алюминиевые.

В стандартной комплектации модель поставляется с глянцевой отделкой BMW Indian Shadow Line. Цветовая гамма нового BMW 1-й серии включает два однотонных цвета и семь оттенков с эффектом металлик. Обновленная версия доступна с черной глянцевой отделкой крыши и множеством индивидуальных цветовых вариаций в оформлении кузова. В качестве опции предлагается длинная панорамная стеклянная

крыша с электроприводом.

Высокоэффективные бензиновые и дизельные двигатели, доступные для нового BMW 1-й серии, относятся к последнему поколению семейства Efficient Dynamics. Литера «i», ранее обозначавшая впрыск бензина, удалена из обозначения модели и в будущем станет использоваться исключительно для полностью электрических моделей BMW. Новый BMW 1-й серии – первая модельная серия бренда, в которой реализовано новое обозначение.

Помимо двух бензиновых моделей, новый BMW 1-й серии также будет доступен с двумя дизельными двигателями. Осенью 2024 года к гамме добавятся еще две модели с бензиновыми моторами. Все двигатели нового BMW 1-й серии в стандартной комплектации агрегируются с новейшей семиступенчатой коробкой передач с двойным сцеплением Steptronic. При выключении двигателя коробка передач теперь автоматически переключается в позицию «Р». За исключением топовой

ЛНИЛИ

арки, демонстрируют типичное «четырёхглазое лицо» бренда в современной интерпретации. Два вертикальных светодиодных блока несут в себе габаритные и дневные ходовые огни, а также указатели поворотов. В качестве дополнительного оборудования доступны адаптивные светодиодные фары с матричным дальним светом.





полноприводной версии BMW 1-й серии, крутящий момент транслируется на передние колеса.

В 48-вольтовой мягкой гибридной технологии BMW 120 и BMW 120d работает электродвигатель, интегрированный в семиступенчатую коробку передач Steptronic. Этот электромотор действует как стартер-генератор и развивает номинальную мощность в 15 кВт (20 л. с.) с номинальным крутящим моментом в 55 Нм. В зависимости от дорожной ситуации электродвигатель может либо снять нагрузку с двигателя внутреннего сгорания, либо обеспечить дополнительную мощность

при трогании с места или при ускорении. Мощный стартер-генератор также повышает удобство использования функции автоматического запуска, остановки и функции движения накатом.

В дополнение к интегрированной системе мягкого гибрида трехцилиндровый бензиновый двигатель нового BMW 120 также оснащен новейшей версией технологии BMW TwinPower Turbo. В результате система гибридного привода нового BMW 120 обеспечивает максимальную суммарную мощность в 170 лошадиных сил. Разгон с места до 100 км/ч занимает 7,8 секунды.

Четырехцилиндровые дизельные

двигатели, используемые в новом BMW 1-й серии, обеспечивают еще большую эффективность и динамику, а также улучшенный акустический комфорт благодаря технологии BMW TwinPower Turbo. За счет технологии M TwinPower Turbo двигатель нового BMW M135i xDrive развивает максимальную мощность в 300 лошадиных сил. Это позволяет топовой спортивной версии автомобиля разогнаться с места до 100 км/ч за девять секунд.

Инженеры внесли ряд изменений в шасси. Центральным нововведением является дополнительное демпфирование на передней оси за счет дополнительной втулки на амортизаторе. Угол наклона передних колес увеличен на 20%, чтобы обеспечить оптимальную обратную связь в рулевом управлении и особенно стабильную курсовую устойчивость. Новая технология амортизаторов повышает комфорт езды за счет уменьшения кренов кузова в динамичном прохождении поворотов. Кроме того, расположенная по центру маятниковая опора двигателя оптимизирует акустический комфорт в новом BMW 1-й серии. Различные компоненты шасси индивидуально настраиваются для каждого из вариантов модели. Опциональный спортивный пакет M для нового BMW 1-й серии включает адаптивное спортивное шасси с заниженной подвеской и спортивным рулевым управлением.

Новый BMW 1-й серии в стандартной комплектации оснащен электромеханическим реечным рулевым управлением. Тормозная система в стандартной комплектации предлагает дополнительные функции для повышения эффективности и комфорта. К ним относятся





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

механическая регулировка тормозных колодок и электрический стояночный тормоз, встроенный в задние тормозные суппорты.

Новое поколение модели теперь имеет интегрированную тормозную систему. Она сочетает в одном компактном модуле приведение в действие тормозов и усилителя тормозов, а также управление системой стабилизации движения DSC. Электрический привод быстрее и точнее, чем раньше, сбрасывает тормозное давление. Интегрированная тормозная система также обеспечивает более четкую обратную связь через педаль тормоза. Опциональная спортивная тормозная система оснащена тормозными дисками большего размера с четырехпоршневыми фиксированными суппортами спереди и однопоршневыми плавающими суппортами сзади.

Салон нового BMW 1-й серии в стандартной комплектации полностью отделан материалом, имитирующим кожу. Спортивный пакет «М» предусматривает рулевое колесо с характерным трехспицевым дизайном и подрулевыми переключателями. Центральным элементом прогрессивного дизайна в интерьере является изогнутый дисплей, работающий под управлением BMW iDrive на базе операционной системы BMW 9. Дисплей состоит из информационного экрана с диагональю 10,25 дюйма и экрана управления с диагональю 10,7 дюйма. Количество кнопок на приборной панели и центральной консоли было значительно сокращено.



Автоматический кондиционер нового BMW 1-й серии полностью интегрирован в BMW iDrive. Взаимодействие с ним оцифровано, кондиционер управляется прикосновением к дисплею или с помощью голосовых команд. В стандартную комплектацию нового BMW 1-й серии включены система помощи при парковке, сигнализация, складывающиеся наружные зеркала, BMW Live Cockpit Plus с облачной навигационной системой BMW Maps.

Сиденья новой конструкции пред-

лагают более выраженную боковую поддержку и высокий уровень комфорта в поездках на дальние расстояния. Спинка заднего сиденья может складываться в соотношении 60:40. Благодаря складывающемуся заднему сиденью объем багажника можно увеличить с 300 до 380 литров (BMW 120, BMW 120d) или с 1135 до 1200 литров (BMW 120, BMW 120d). Съемное тягово-сцепное устройство теперь доступно и для модели M Performance BMW M135i xDrive. В зависимости от версии модели





максимально разрешенная буксировочная способность составляет до 1300 килограммов.

В зависимости от рынка новый BMW 1-й серии в стандартной комплектации предлагает комплексный пакет оптимизации безопасности. В частности, предлагается усовершенствованная система предупреждения о лобовом столкновении. Она предупреждает о пешеходах и велосипедистах, имеет функцию экстренного торможения и предупреждение о перекрестке.

В стандартное оснащение нового BMW 1-й серии входит оптимизированная интеграция со смартфоном через Apple CarPlay и Android Auto. Сервисы устанавливаются непосредственно в операционную систему через Wi-Fi. На некоторых рынках новый BMW 1-й серии уже в стандартной комплектации оснащен мобильной связью 5G. Благодаря беспроводным обновлениям BMW Connected Drive владельцы автомобиля могут бесплатно тестировать выбранные функции в течение одного месяца, а

затем забронировать их на определенный срок. В дополнение к стандартному оборудованию и опциям нового BMW 1-й серии с момента его выхода на рынок будет доступен широкий ассортимент запчастей BMW M Performance.

Четвертое поколение BMW 1-й серии будет производиться на заводе BMW Group в Лейпциге. Выход модели на рынок запланирован на октябрь 2024 года. Приоритетным рынком названы страны Европы, на них придется около 80% общего объема продаж. ■





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

РОБОТЫ СПРАВЛЯЮТСЯ



Текст: Серик Туленов, фото BMW

На заводе в Спартанбурге BMW Group и робототехническая компания Figure протестировали применение в производственных процессах человекоподобных роботов Figure 02. Эксперимент на предприятии BMW продолжался несколько недель.

Гуманоиды вставляли в формующие прессы детали из листового металла, демонстрируя возможность избавить людей от необходимости выполнять эргономически неудобные и утомительные операции. В ходе пробного запуска специалисты BMW Group получили ценные знания о том, какие требования необходимо выполнить, чтобы иметь возможность интегрировать так называемых многоцелевых роботов в существующую производственную систему.

Робот Figure 02 способен полностью автономно выполнять широкий спектр сложных задач, и, по мнению специалистов, он идеально подходит для использования в ситуациях с физически тяжелыми, небезопасными или монотонно повторяющимися манипуляциями. Данная версия робота наделена в три раза большей вычислительной мощностью, чем предшествующая, а также улучшенной голосовой связью, оптимизированными камерами, микрофонами и датчиками, высокопроизводительной батареей и руками, напоминающими человеческие. Он способен размещать различные сложные детали с точностью до миллиметра, робот может быстро передвигаться.



МОСТ®
 MaxMeyer CAR REFINISH
 COITMAX
 3M

АВТОМАЛЯР
 ГРУППА КОМПАНИЙ
 www.avtomalyar.kz

РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

InnoColor befara DYNA COAT Admiral

+7 /727/ 339-82-53, +7 /707/ 225-39-99 e-mail: info@avtomalyar.kz



FORD CAPRI ВЕРН

.....
 Модель предлагается в заднеприводной и полноприводной комплектациях: Extended Range RWD и Extended Range AWD соответственно. По задумке разработчиков, новинка продолжает историю культовой классики и способна преодолеть на одной зарядке более 620 километров.

Ford Capri выпускался с 1969 по 1986 год. Команда, работавшая над современной версией, считает себя продолжательницей этой славной истории, хотя новинка совсем не похожа на машины из прошлого века. Об общей родословной могут свидетельствовать, пожалуй, лишь яркие оттенки окраски кузова – Vivid Yellow и Blue My Mind. Они близки к исторической колористике. Помимо классических оттенков в палитре присутствуют «агатовый черный», «морозный белый», «магнитный серый» и «пронзительно-красный». Новый Ford Capri предлагается с колесными дисками размерностью 19–21 дюйм в зависимости от комплектации. Блок головного освещения имеет светодиодные фары

с автоматическим дальним светом. Комплектация Capri Premium оснащается светодиодными фарами Dynamic Matrix с дальним светом без бликов.

Максимальная мощность электродвигателя Ford Capri в полноприводной версии составляет до 340 лошадиных сил. Это позволяет машине разогнаться с места до 100 км/ч за 5,3 секунды. Максимальная скорость составляет 180 километров в час. Электромобиль комплектуется литийионным аккумулятором NMC, который заряжается с 10 до 80% с использованием постоянного тока мощностью 185 кВт за 26 минут.

В стандартной комплектации модели значатся бесключевой доступ и запуск, беспроводное зарядное устройство, 12

ультразвуковых датчиков, пять камер и три радара, дворники с датчиками дождя, аудиосистема с семью динамиками, а также подогреваемые складные внешние зеркала с проецированием логотипа. Capri Premium комплектуется аудиосистемой B&O с десятью динамиками и сабвуфером.

Минималистичный интерьер нового Ford Capri примечателен 14,6-дюймовым центральным экраном SYNC Move с голосовым управлением и функцией My Private Locker. Дисплей может плавно скользить вверх и вниз для настройки наиболее удобного угла обзора. Рулевое колесо имеет подогрев. Сиденье водителя с 12-позиционным электроприводом наделено функцией массажа и памятью





Для просмотра других материалов
в этой рубрике сканируйте QR-код



Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Ford

НУЛСЯ

положения. На борту присутствует двух-зонный климат-контроль. Под подлокотником предусмотрена 17-литровая консоль и секретное хранилище My Private Locker. Смартфоны легко интегрируются с помощью беспроводных сервисов Android Auto и Apple CarPlay. Объем багажника со складным полом составляет 572 литра. Доступ к этому пространству в Carpi Premium можно получить извне без

помощи рук. Топовая комплектация также подразумевает наличие панорамной стеклянной крыши.

Управлять электромобилем водителю помогут интеллектуальный адаптивный круиз-контроль с функцией Stop and Go, контроль слепых зон, помощь в маневрировании, удержание полосы движения и распознавание дорожных знаков. В качестве дополни-

тельных опций можно получить проекционный дисплей, активную помощь при парковке, помощь при смене полосы движения и камеру с обзором на 360 градусов.

Остается добавить, что электромобиль разработан и производится в Европе. Подробности о комплектации и о ценах появятся вместе со стартом региональных продаж. ■



НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

pitstop





TATA CURVV

Ведущий индийский автопроизводитель компания Tata Motors представила новинку в сегменте среднеразмерных внедорожников — премиальный внедорожник-купе Tata Curvv с несколькими вариантами трансмиссии.



Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Tata

ВНЕДОРОЖНИК С ВАРИА

Новинка, согласно сообщению разработчика, создавалась с учетом пяти ключевых целей: «...для ошеломления, для величия, для производительности, для инновационных технологий и для абсолютной безопасности». Машина, по мнению ее создателей, сочетает прочность внедорожника с элегантностью купе. И Tata Motors гордится тем, что является первым автопроизводителем, освоившим этот инновационный для Индии стиль кузова, где машины класса SUV в подавляющем большинстве имеют прямоугольные угловатые кузова.

Tata Curvv является второй машиной, построенной на усовершенствованной архитектуре Pure EV от Tata Passenger Electric Mobility (ТРЕМ). Для успешной конкуренции в развитии сегменте рынка Tata Motors представит эту модель с двумя бензиновыми двигателями — Hyperion Gasoline Direct injection и Revotron Petrol Turbocharged, а также с дизельным мотором Kryojet. Все двигатели будут предлагаться с шестиступенчатой механической или семиступенчатой автоматической коробкой передач с двойным сцеплением. Hyperion Gasoline Direct Injection — это новый двигатель, представленный Tata Motors. Мотор имеет систему впрыска топлива

под давлением 350 бар и турбокомпрессор с изменяемой геометрией.

В электроприводной версии автомобиль с тяговой батареей емкостью 55

кВтч способен на одной полной зарядке преодолеть 400–425 километров (сертификация ARAI). Возможность быстрой зарядки обеспечивает пополнение



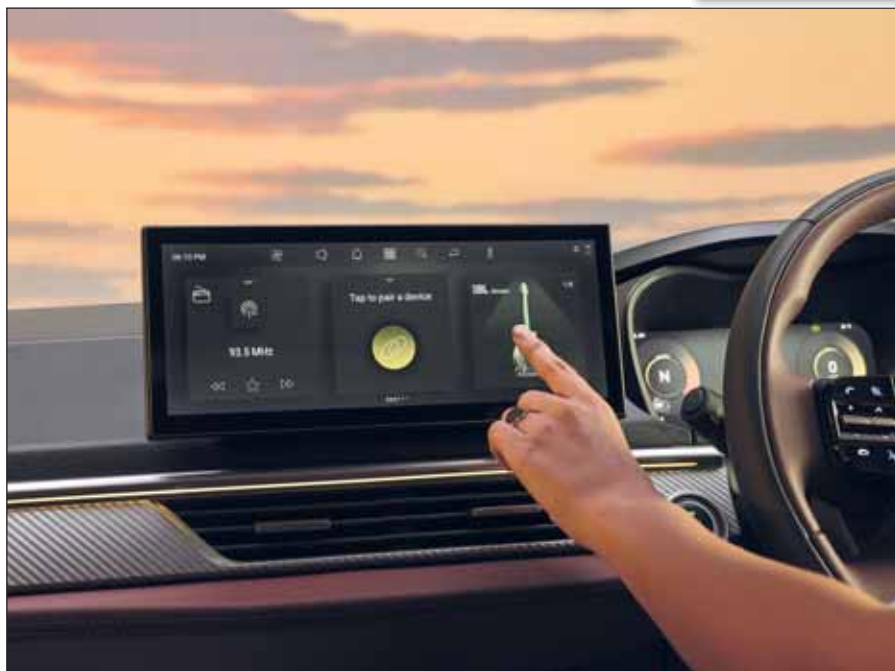


ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



АЦИЯМИ

запаса хода на 150 км за 15 минут, с 10 до 80% потенциал батареи пополняется за 40 минут. Мощность электродвигателя в 123 кВт (167 л. с.) позволяет



разогнаться от 0 до 100 км/ч за 8,6 секунды. С запуском производства этого премиального внедорожника компания объявила о дебюте Tata.ev originals – выпуске линейки аксессуаров для электромобилей, которая предлагает персонализированную настройку.

Curvv будет предложен в четырех вариантах комплектации: Smart, Pure, Creative и Accomplished, с дооснащением Creative, Accomplished и Empowered+. Цветовая палитра окраски кузова содержит оттенки Gold Essence, Daytona Grey, Pristine White, Flame Red, Pure Grey, Opera Blue, Virtual Sunrise и Empowered Oxide.

Экстерьер Tata Curvv примечателен аэродинамически обтекаемой

формой, дверными ручками, скрытыми заподлицо и интеллектуальным цифровым освещением. Светодиодная проекционная фара, светодиодные противотуманные фары с функцией поворота, планка цифровых светодиодных задних фонарей с анимацией делают автомобиль хорошо заметным в потоке. Легкосплавные диски R18 с аэродинамическими вставками вместе с квадратными колесными арками придают образу спортивность.

Панорамный люк с голосовым управлением обеспечивает салон автомобиля большим количеством естественного света днем, в то время как многоцветное фоновое освещение дарит пассажирам ощущение комфорта в





темное время суток. Качественный звук обеспечивается аудиосистемой JBL с девятью динамиками и сабвуфером.

Топовый вариант модели оснащается сиденьями Advanced Comfort с вентиляцией и шестипозиционной электро-регулировкой, с большой центральной консолью и охлаждаемым перчаточным ящиком. Задние сиденья с центральной подлокотником складываются в соотношении 60:40. В электроприводной версии объем багажного пространства составляет 500 литров.

Электромобиль Curvv.ev оснащен 31,24-сантиметровым сенсорным экраном Cinematic Touchscreen от Harman. Высокую производительность обеспечивает Snapdragon Digital Chassis Platform от Qualcomm. Электромобиль оснащен стеклоочистителями с датчиками дождя, автоматическим контролем температуры с функцией быстрого охлаждения, круиз-контролем, бесключевым доступом и кнопочным запуском. Машина в стандартной комплектации имеет три режима движения – Eco, City и Sport. Предусмотрены для электромобиля механизм рекуперации и интеллектуальная силовая электроника. Сервис iRA.ev показывает доступные зарядные станции в режиме реального времени.

Внедорожник-купе в стандартной комплектации имеет шесть подушек безопасности, дисковые тормоза всех колес с очисткой тормозных дисков, функцию вызова SOS, ESP с i-VBAC, передний датчик парковки, электронный стояночный тормоз с функцией автоматического удержания, систему помощи при трогании на подъеме и при спуске с горы.

Компания Tata Motors рассчитывает на хорошие показатели продаж новой модели. Особенно большие надежды автопроизводитель возлагает на электрическую версию Tata Curvv.



ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОУМ
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

pitstop

ID. UNYX E-SUV

Volkswagen расширяет семейство ID. Недавно широкой общественности был представлен электроприводный кроссовер ID. Unyx E-SUV – первая модель нового суббренда Volkswagen, предназначенная исключительно для китайского рынка.



Текст: Сергей Камнев, фотоматериал VW

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ КИТАЯ

ID. Unyx – первая модель из нового центра Smart E-Mobility Hub в Хэфэе, а также первый Volkswagen с искусственным интеллектом и персонализируемым 3D-аватаром в качестве помощника водителя.

Новинка разрабатывалась согласно стратегии «В Китае, для Китая», чтобы наиболее точно соответствовать потребностям китайских автолюбителей. Запас хода ID. Unyx заявлен в 600 километров. Мощность электродвигателя равна 210 кВт (286 л. с.) с приводом на заднюю ось. Мотор питается от аккумуляторной батареи емкостью 77 кВт·ч. В продажу поступит и полноприводная версия с двумя электродвигателями мощностью 250 кВт (340 л. с.).

Технически модель адаптирована к образу жизни молодых горожан. Продажи новинки пойдут через 40 брендовых магазинов в 20 городах Китая.

Заинтересованные лица смогут испытать автомобиль как в реальных условиях, так и с помощью современных технологий, таких как виртуальная и

дополненная реальность. К 2026 году планируется расширить модельный ряд нового суббренда Volkswagen ID. Unyx еще четырьмя моделями. ■





ROLLS-ROYCE SPROFEC

Дизайнеры и инженеры немецкого тюнинг-ателье Sprofec разработали высококлассную эксклюзивную отделку для электрического купе Rolls-Royce Spectre.

Компания занимается исключительно кастомизацией современных автомобилей Rolls-Royce, а ее название образовано аббревиатурой от Spirit OF ECstasy – названия легендарного украшения на капоте люксовых английских лимузинов.

Стремясь сделать автомобиль еще более исключительным, специалисты по тюнингу интегрировали в образ базовой модели дополнительные компоненты, которые отличаются изысканным дизайном, высоким качеством и тщательной детализацией. Автомобиль получил карбоновые элементы кузова и 24-дюймовые легкосплавные колесные диски King Size с большой центральной крышкой, скрывающей колесные болты. Владельцы Spectre могут выбрать из 72 вариантов цветового оформления колесных дисков и их с окрашенной, полированной или матовой поверхностью. В качестве альтернативы доступны диски Sprofec SP2 с девятью сдвоенными спицами.

Передний и задний спойлеры, диффузоры, вставки и пороги придают Spectre еще более выразительный облик и организуют аэродинамическую оптимизацию. Комплект подвески Sprofec снизил дорожный просвет двухдверного автомобиля примерно на 3,5 сантиметра.





AFTERMARKET



ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ

ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



TRUE BRAKING **EXPERTS**

trwaftermarket.com/brakediscs

TRW



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал KTM

KTM 85 SX

Мотоцикл KTM 85 SX в версии 2025 модельного года разработан так, чтобы максимально приблизиться к полноразмерной мотокроссовой машине. Этот 85-кубовый скример не только выглядит как его старшие братья, но и ведет себя как они.

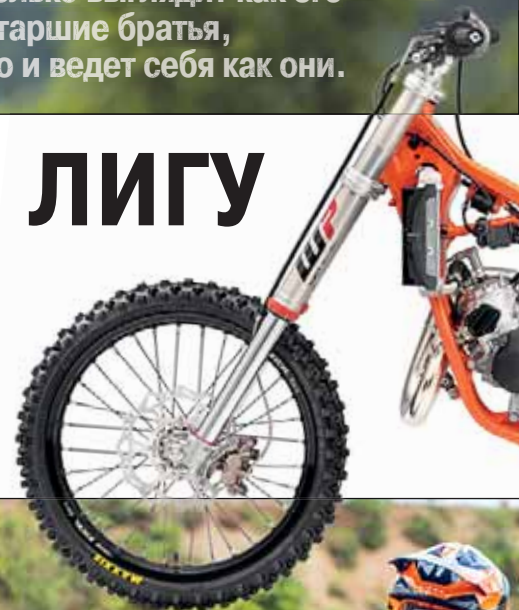
— БИЛЕТ В ВЫСШУЮ ЛИГУ

KTM 85 SX был обновлен, чтобы улучшить характеристики управляемости байка и производительность двигателя в диапазоне низких и средних оборотов. Мотоцикл получил новую раму из хромомолибденовой стали и маятник. Цельный подрамник из полиамидного стекловолокна, армированного алюминием, обеспечивает интеграцию электроники. Изготовленный из алюминия, отлитого под давлением, цельный маятник обеспечивает исключительную прочность при минимальном весе.

Рулевая колонка расположена под углом 63,5° — на полградуса ниже, чем у предыдущего поколения, — и сме-

щена назад на шесть миллиметров. Это помогло на два градуса увеличить угол поворота рулевого колеса (до 35°), повысить устойчивость байка в поворотах и дать ощущение большей устойчивости при ускорении.

Конструкторы изменили положение двигателя, что позволило добиться наиболее эффективного распреде-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ления веса при выполнении прыжков. Что касается обновлений подвески, то KTM 85 SX 2025 модельного года оснащен новым регулируемым моноамортизатором WP XACT с технологиями, используемыми в кроссовых полноразмерных мотоциклах. Этот амортизатор напрямую соединен с маятником в формате PDS, то есть он имеет иную точку крепления, чем в предыдущем поколении модели. Трансформация обеспечивает более четкую обратную связь и устойчивость в движении по сложному рельефу. Сокращенный ход подвески – 289 мм по сравнению с 305 мм у предыдущей модели – помогает организовать улучшенное сцепление и общую управляемость. Спереди KTM 85 SX сохранил проверенную легкую вилку WP XACT USD AER диаметром 4,3 сантиметра. Давление в вилке настроено на 4,8 бара вместо прежних 5,0 бара. Сделано это для более ровного реагирования на удары и для большей податливости подвески.

Новый KTM 85 SX 2025 модельного года выпускается в Австрии. Вскоре новинка появится у авторизованных дилеров бренда. ■



Фото Kawasaki

МОТОКЛУБ

ОБЗОРЫ, НОВИНКИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, ТЕСТЫ

pitstop



ВОДОРОДНЫЙ НИНДЗЯ

Компания Kawasaki Motors на автодроме Судзукэ в префектуре Миэ (Япония) впервые продемонстрировала мотоцикл с водородным двигателем внутреннего сгорания.

Мотоцикл с водородным ДВС появился в результате исследований, стартовавших в марте 2023 года. Водородный двигатель, созданный на основе турбированного рядного четырехцилиндрового бензинового мотора объемом 998 куб. см, установлен на модифицированном Kawasaki Ninja H2. Шасси мотоцикла перепроектировано для размещения канистр с водородным топливом и системы его подачи. В двигатель напрямую впрыскивается водородное топливо, и мотоцикл работает с таким же звуковым эффектом, как и бензиновый аналог, только вместо выхлопных газов выделяется вода.

Kawasaki Motors является полноправным членом HySE (Hydrogen Small Mobility & Engine Technology, исследовательская ассоциация, специализирующаяся на водородных технологиях) и к началу 2030-х годов намеревается выпустить серийную версию мотоцикла с водородным двигателем. ■





Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Ducati

ОБНОВЛЕННЫЙ Р

Ducati представила новую версию мотоцикла. Этот дорожно-спортивный байк построен на основе глубокой модернизации предыдущего варианта модели. Изменения затронули дизайн, техническую базу и эргономику байка.

Обновленный Panigale V4 – это мотоцикл, который позволяет испытать ощущения профессионального гонщика благодаря передовым технологиям, в значительной степени заимствованным из MotoGP.

Новинка весит 187 кг, то есть она на два килограмма легче предыдущей версии модели. Новый обтекатель снижает аэродинамическое сопротивление на 4% и более эффективно защищает гонщика на прямой, создавая вокруг него своего рода капсулу спокойного воздуха, лишённого завихрений. В переднюю часть интегрированы двухпрофильные винглеты. Смещение передней кромки обтекателя назад относительно переднего колеса, а также изменение формы переднего крыла делает мотоцикл более маневренным на высоких ско-

ростях. Инженеры усилили эффективность системы охлаждения, особенно снятие излишков тепла с масляного радиатора.

Блок переднего освещения сделан по мотивам легендарного Ducati 916, с двойной линией V-образных дневных ходовых огней. Этот дизайн типичен для спортивных мотоциклов Borgo

Panigale. Центральный воздухозаборник теперь одинарный, он скрыт под обтекателем. Узел сиденья-бака благодаря увеличению вместительности обеспечивает пилоту большую свободу продольного перемещения.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



PANIGALE V4

Боковые накладки помогают плотнее закрепиться коленями, чтобы съехать с седла, когда мотоцикл поворачивает. Подножки пилота смещены на сантиметр выше, это увеличило дорожный просвет и сократило аэродинамическое сопротивление. Пассажирский комплект с сиденьем и подножками доступен в качестве аксессуара.

Двигатель V4 Desmosedici Stradale унаследован от мотоцикла Ducati MotoGP, с которым он разделяет многочисленные технические решения. Синхронизация Twin Pulse придает Panigale V4 звук, очень похожий на звучание мотоциклов GP. Двигатель Desmosedici Stradale, омологированный Euro5+, выдает 216 л. с. при 13 500 об/мин. При использовании гоночного выхлопа Akrapovic максимальная мощность байка возрастает до 228 лошадиных сил.

Новый Panigale V4 имеет более жесткую раму и маятник. Новый двухсторонний маятник Ducati Hollow Symmetrical Swingarm – легкий и с инновационным дизайном. Третье поколение подвески Ohlins NPX/TTX с электронным управлением расширило диапазон регулировок – для использования мотоцикла как на дороге, так и на треке. На Panigale V4 установлены кованые алюминиевые литые колесные

диски с пятью тангенциальными спицами. Передний диск весит 2,95 кг, задний – 4,15 килограмма.

Новый Ducati Panigale V4 – первый в мире мотоцикл, оснащенный передними тормозными суппортами Brembo Nuvure. Они эффективно рассеивают тепло, выделяемое при торможении. Еще одной важной мировой премьерой является система Race eCBS, разработанная Bosch в сотрудничестве

с Ducati. На гоночной трассе эта система в критических ситуациях может активировать задний тормоз.

Электроника Ducati Vehicle Observer (DVO) консолидирует данные более 70 датчиков Panigale V4, тем самым совершенствуя стратегии электронного управления. Электроника позволяет элементам управления вмешиваться в развитие событий, чтобы оперативно добиться максимальной производительности в сочетании с безопасностью движения. Ducati Vehicle Observer оценивает силы соприкосновения колес с землей и действующие на мотоцикл нагрузки, взаимодействуя с инерциальной платформой IMU.

В арсенале электронных средств нового Panigale V4 значатся Traction Control, Slide Control, Wheelie Control, Engine Brake Control, Ducati Quick Shift 2.0, система DQS 2.0 и Power Launch.

Мотоцикл оснащен новой приборной панелью размером в 6,9 дюйма с соотношением сторон 8:3. Благодаря размеру новой приборной панели на ней появился новый датчик g-Meter, который показывает значение бокового ускорения при наклоне байка, а также продольное – во время ускорения и торможения. Панель приборов отображает сплит-таблицу со значками T1, T2 и T3, указывающими производительность, полученную на конкретном участке трассы. В правой части экрана находятся показания скорости и времени движения, температуры воды и показания круиз-контроля (если он включен). Левая часть зарезервирована для навигатора (если он установлен). Данные после гонки можно анализировать с помощью внешнего программного обеспечения с шаблонами и отчетами.

Как ожидается, новый Panigale V4 поступит в дилерские центры в сентябре 2024 года.





СВЕЖАЯ ПАЛИТРА KAWASAKI

Компания недавно представила целый ряд интересных цветовых решений для мотоциклов Eliminator 500, W800 и байков серии Z.

Eliminator 500 по-прежнему будет доступен в двух модельных спецификациях. Потенциальные владельцы смогут выбирать желанный вариант из трех новых цветовых решений. Для стандартной комплектации модели будут предложены два варианта расцветки: Metallic Flat Spark Black и Pearl Robotic White. Флагманская комплектация SE будет предлагаться в оттенке Metallic Carbon Gray/Flat Ebony.

Созданный на основе концепции Just Ride и оснащенный новым двухцилиндровым четырехтактным рядным двигателем Eliminator 500 претендует на лидерские позиции в городском уличном потоке. Эта модель весьма удобна для освоения мотоцикла и наработки навыков управления.

W800, оснащенный двухцилиндровым четырехтактным двигателем с воздушным охлаждением, привлекает взгляд красивым двухместным сиденьем,



яркими хромированными крыльями, аналоговыми приборами и аутентичными металлическими боковыми панелями в стиле 1960-х годов. В палитре окраски предлагается сочетание Metallic Midnight Gold/Metallic Diablo Black, а также тонкая горизонтальная желтая полоса – как визуальный акцент.

Мотоциклы неизменно популярной серии Z также будут предложены с новыми цветовыми решениями. Hypernaked Z H2 SE по-прежнему будет доступен в цвете Metallic Matte Graphenesteel Gray/Mirror Coated Black.

В стандартном исполнении модель поступит в продажу в сочетании Emerald Blazed Green/Metallic Matte Graphenesteel Gray/Metallic Diablo Black. Что касается Z 650, то для этого байка предложены два новых варианта цвета: Metallic Spark Black/Red и Metallic Spark Black/Green. В линейке RS предлагаются три новых цветовых сочетания для Z 650 RS – Ebony, Ebony/Green или Ebony/Yellow и такое же количество вариантов для Z 900 RS – Metallic Diablo Black, Ino Red и Metallic Flat Spark Black/Metallic Matte Carbon Gray. ■



EPARKOURER VAGABUND

Фото BMW

Студия дизайна Vagabund из Граца (Австрия) в сотрудничестве с BMW Motorrad Austria на базе электробайка BMW CE 02 создала стильный eParkourer для городской молодежи.

В проекте реализована концепция «ретробудущего». Разработчики постарались объединить футуристический оригинальный дизайн с ретростилистикой и таким образом дать зрителю ощущение чего-то знакомого и близкого.

Байк не только интересно выглядит, но и имеет различные функциональные элементы. Так, например, eParkourer несет на себе аудиосистему OB-4 Magic Radio от Teenage Engineering и зонтик в «выхлопной трубе». А снизу на байке закреплен скейтборд. ■



Д	Е	М	А	Г	О	Г	И	Я
		О		И			У	
Н		З	А	П	А	Д	Н	Я
А	П	О		А			А	
М		Л		Н	А	С	О	С
А	Л	Ь	П	И	Н	И	С	Т
З			О	С	О	Т		А
	Я		Л		Д	О	Л	Я
О	Б	Ж	И	Г			А	
	Л		Г	А	Г	А	Р	А
К	О	Л	Л	И		Л	И	Р
	К		О	Т	М	Е	Н	А
К	О	С	Т	И		Н	А	Л

Город в Белоруссии	Любитель и знаток книг		Преступная организация	Обезьяна	Разновидность		Для укладки волос	Жерлянка
				Карманник				
	Река в Индии					Батый для Чингисхана		... д'Арк
	Кинозвезда							
	Крыша Земли	Пиратская атака				То же, что Ра	... Цзэдун	
				Французский сыр				
	Скульптурный портрет						Конкурент стихам	
Древние счёты	"..." и "Авось"		Отросток на колосе					
					Конечный отдел ноги	Петух (устар.)		Кормилец египтян
Сосед гипотенузы		Любит покушать						
				Помощник священника	Израильский автомат			
Любимое дитя		Воинское звание						

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

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

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

WWW.A-MASTER.KZ



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

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



PRESSA.RU

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



Download on the App Store

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.

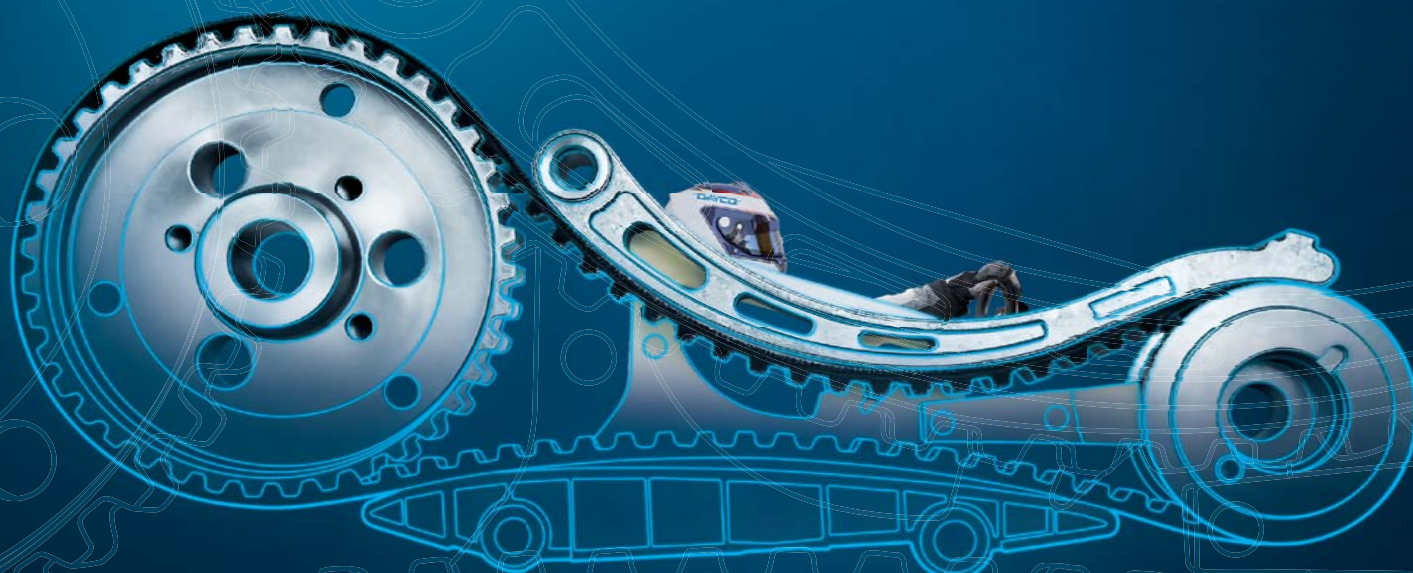


Download on the App Store

GET IT ON Google play



Ремни ГРМ Даусо - вперед в будущее.



Комплект ВЮ

Первая в мире система ВЮ “Ремень-в-масле” - ответ Даусо на технологическое совершенствование современных автомобильных двигателей. Теперь доступна в виде комплектов, включающих запатентованный ремень Даусо и натяжитель.

DAYCO[®]

MOVE FORWARD. ALWAYS.™