



Для перехода на сайт  
сканируй QR code

[www.pitstop.kz](http://www.pitstop.kz)

**CARMEN SAGRERA HISPANO SUIZA**

АРСЕНАЛ

**BRABUS SMART №1**

ТЮНИНГ

**ОБНОВЛЕННЫЙ GOLF R**

**ALFA ROMEO JUNIOR**

**DELOREAN DMC-12**

ШОУРУМ



**VESPA PRIMAVERA BATIK**

**GASGAS EC 125-500**

МОТОКЛУБ

**ASTON MARTIN VALIANT**



МОТОКЛУБ

**HONDA MSX 125 GROM**



ШОУРУМ

**BMW X3 2025**





# 2024

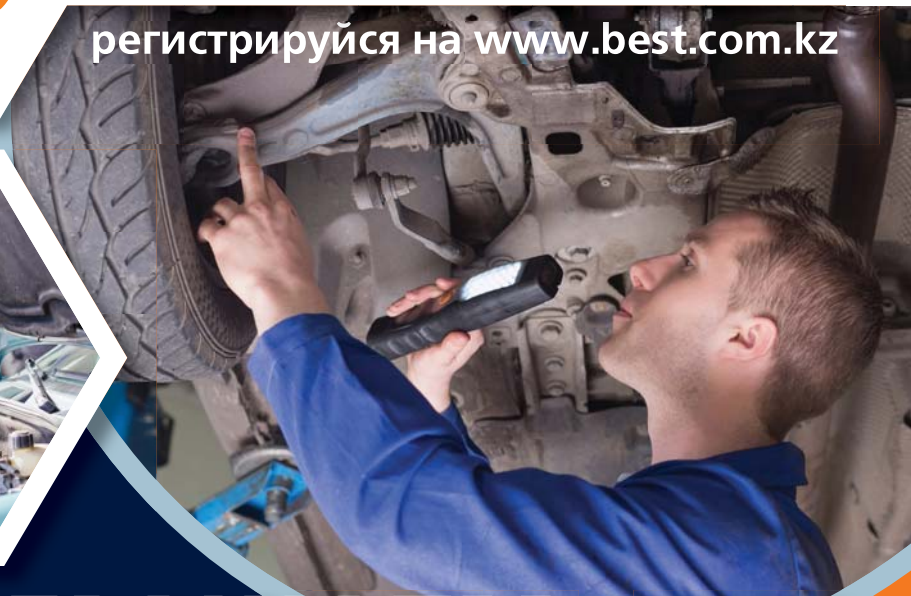


Участие в конкурсе бесплатно!

## КОНКУРС «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ  
АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

регистрайся на [www.best.com.kz](http://www.best.com.kz)



# ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!



РЕГИСТРАЦИЯ И ПРИЕМ ЗАЯВОК ОТ УЧАСТНИКОВ И ЭКСПЕРТОВ ОТКРЫТЫ НА САЙТЕ КОНКУРСА ДО 15 АВГУСТА

Цель конкурса – поддержка СТО, автомоек и другого казахстанского автобизнеса, практикующего и внедряющего в свою деятельность прогрессивные методы обслуживания, новейшие инструменты, эффективные методики маркетинга.



КАТЕГОРИЯ  
«КОМПОНЕНТЫ»  
2024

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

В эту категорию вошли 12 номинаций:

- Компоненты привода навесного оборудования
- Резино-металлические компоненты подвески
- Амортизаторы и демпферы
- Масла и жидкости
- Аккумуляторы
- Свечи зажигания/накаливания
- Компоненты тормозной системы
- Компоненты трансмиссии
- Диагностическое оборудование
- Шины и диски
- Фильтры
- Лучший технический тренинг/семинар.

Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают эксперты – представители автосервиса Казахстана. Посредством специальных анкет они оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Суммарность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Компоненты».



КАТЕГОРИЯ  
«АВТОСЕРВИС»  
2024

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

В эту категорию вошли 6 номинаций:

- СТО
- Пункт замены масла
- Шинный сервис
- Сервис автодилера
- Автомойка
- Тематический онлайн-сервис.

Тройка лидеров в категории «Автосервис» определится народным голосованием на сайте [www.best.com.kz](http://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.

Имеешь опыт работы в профессии не менее трех лет и хочешь стать экспертом категории «Компоненты»? Переходи по ссылке.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ПАРТНЕР  
КОНКУРСА:



КОНКУРС  
ПОДДЕРЖАЛИ:



ВЕСТНИК  
АВТОБИЗНЕСА  
[www.a-master.kz](http://www.a-master.kz)



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



### Журнал Pitstop № 7 (198)-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



### CARMEN SAGRERA: К 120-ЛЕТИЮ HISPANO SUIZA

На выставке Finca Mas Solers компания Hispano Suiza представила электрический гиперкар Carmen Sagrera – третью модель в линейке электромо- билей Carmen, запущенной в производство в 2019 году. Новинка отличается обновленным дизайном, улучшенными характеристиками и новой батареей.



### VALIANT – ЭКСТРАВЕРТ С СЕРЬЕЗНЫМИ НАМЕРЕНИЯМИ

Aston Martin представил специальное издание спорткара Valiant с разрешением для использо- вания на дорогах общего пользования. Новинка воплощает стремление Aston Martin создавать автомобили, ориентированные исключительно на водителя.



### BMW X3 ОБНОВЛЕН И ДОПОЛНЕН

Недавно немецкий концерн представил новую версию своего бестселлера – среднеразмер- ного кроссовера X3. Этот автомобиль преми- ум-класса Sports Activity Vehicle (SAV) получил обновленный дизайн, передовые динамические возможности с новейшей системой BMW iDrive.



### DELOREAN DMC-12: НАЗАД В БУДУЩЕЕ ИЛИ ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ

Британская компания Electrogenic выпустила комплект «подключи и работай» для электрифи- кации знакового автомобиля DeLorean DMC-12, который, как известно, сняли в образе машины времени в фильме «Назад в будущее».



### GR YARIS – МАШИНА С ЧЕМПИОНСКИМ ХАРАКТЕРОМ

Toyota существенно обновила хэтчбэк GR Yaris. Инженеры усилили жесткость кузова, нарастили мощность двигателя, предложили новую автоматиче- скую коробку передач, усилили подвеску и модерни- зировали панель управления. Помимо этого, обнов- ленная модель представлена в эксклюзивных версиях Ogier и Rovanpera, разработанных гонщиками.



### ЛИНЕЙКА БЕСКОМПРОМИСНЫХ ВЕЗДЕХОДОВ

Бренд GASGAS представляет линейку эндуро 2025 модельного года из семи мотоциклов. Усилением в этом ряду выглядит байк с двух- тактным 125-кубовым двигателем.

## 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.







# ВСТРЕЧАЕМ И ЗНАКОМИМСЯ – ОБНОВЛЕННЫЙ EXEED VX

Кроссовер Exeed VX начали серийно выпускать в 2021 году, и в нашей стране модель уже знают неплохо. Новейшая версия модели получила минимальные изменения в экстерьере. Вес же рестайлингового Exeed VX прибавил 12 кг и составляет теперь 1995 килограммов.

Одним из ключевых технологических обновлений стала классическая восьмиступенчатая автоматическая коробка передач Aisin. Она транслирует крутящий момент от двухлитрового турбированного двигателя. Благодаря такой связке инженерам удалось развить динамику – машина хорошо разгоняется с места, но в то же время демонстрирует плавные переключения и комфортное движение в различных дорожных условиях.

Немаловажным фактором комфорта выступает и акустический фактор. В обновленной версии модели предусмотрены двойные стекла и система активного шумоподавления. На фоне тишины в салоне прекрасно воспринимается звук аудиосистемы с 23 динамиками, часть которых интегрирована непосредственно в подголовники.

Бортовой компьютер Exeed VX оснащен сверхскоростным процессором Qualcomm 8155, вычислительная мощность которого составляет 8 трлн операций в секунду. На этот ресурс возложено функционирование всех систем автомобиля и непрерывный контроль этого взаимодействия. Трехсекционный дисплей автомобиля состоит из двух экранов по 12,3 дюйма и одного размером 15,6 дюйма – под общим триплексным стеклом. Экран, предназначенный для пассажира, открывает доступ к целому ряду развлечений.

Автомобиль имеет десять подушек безопасности, предохраняющих экипаж при фронтальных и боковых столкновениях, при ударах сзади. На страже сохранения здоровья и точности

На территории конноспортивного клуба Naragun, что находится в живописных предгорьях близ Алматы, недавно состоялась презентация премиального полноразмерного кроссовера Exeed VX. Эта флагманская модель бренда в обновленной версии выходит на рынок Казахстана с девизом «Сила, ведущая к победам».



действий в Exeed VX стоят свыше 30 специальных электронных систем безопасности и ассистентов ADAS. Водителя готовы поддержать система автоматической парковки и система кругового обзора с функцией «прозрачное шасси». Наличие объемного пакета средств безопасности позволило серии VX от Exeed завоевать пять звезд наиболее строгого международного рейтинга безопасности C-NCAP.

Обновленный флагман уже доступен для тест-драйва и для заказа во всех крупных дилерских центрах Exeed. Официальным дистрибьютором бренда в Казахстане является компания Orbis Auto.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

## СТАТИСТИКА ОТ МВД

По данным МВД Республики Казахстан, в мае на учет было поставлено 137,9 тыс. автотранспортных средств. В сравнении с тем же месяцем 2023 года показатель сократился на 14,4 процента.

В мае 2024 года выпустили на 15,2% меньше легковых автомобилей, на 4,5% меньше грузовиков и на 3,3% меньше автобусов. На 1 июня 2024 года количество зарегистрированных автотранспортных средств в Казахстане составило 5473,7 тыс., из них 88% – легковые автомобили, 9,9% – грузовые и 2,1% – автобусы.

Из всех поставленных на учет автомобилей 81,9% используют в качестве топлива бензин, 7,1% – дизельное топливо и лишь 0,2% – газ. Смесь бензина и других видов топлива используется в 7,5% автомобилей. 0,2% транспортных средств имеют электрическую силовую установку.

По сравнению с маем 2023 года в мае 2024-го количество легковых автомобилей, передвигающихся на электричестве, выросло в 3,1 раза, с 3229 до 9906 единиц. Больше всего электромобилей в Алматы – 5809 единиц, в Астане – 1252 единицы, в Алматинской области – 466.



## ПОЛИЦЕЙСКИЙ ДОЛЖЕН, НО НЕ ОБЯЗАН

Представители Министерства внутренних дел обратились к участникам дорожного движения с замечанием – в последнее время все чаще стали появляться видео, в которых автомобилисты требуют у остановивших их сотрудников полиции предоставления документов о проведении оперативно-профилактических мероприятий.

Сотрудники полиции не обязаны предъявлять документы, подтверждающие проведение оперативно-профилактических мероприятий, отметил председатель комитета административной полиции МВД РК Кайсар Султанбаев. Полицейский при остановке транспортного средства должен подойти, представиться, предъявить

служебное удостоверение и разъяснить причину остановки. В свою очередь водитель обязан выполнить законные требования сотрудника органов внутренних дел. Эти действия регламентируются законом «О дорожном движении» и правилами дорожного движения.

Председатель комитета административной полиции МВД РК Кайсар Султанбаев также напомнил, что невыполнение законных требований полицейского, противоправное вмешательство в его деятельность при исполнении служебных обязанностей влечет административную ответственность в виде штрафа в размере 30 МРП либо ареста на срок до 15 суток.

Реклама

## Бренду автозапчастей SWAG — 70 лет!

**SWAG**



- Широкий ассортимент для европейских и азиатских автомобилей
- 25 000+ артикулов в подвеске, спецжидкостях, тормозной системе, деталях ГРМ, электрике и др.
- 3 года гарантии качества от производителя
- Готовые ремонтные решения



Присоединяйся к Telegram-каналу bilstein group и совсем скоро участвуй в розыгрыше подарков в честь дня рождения SWAG!

**BEST CHOICE  
FOR SPARE PARTS**

[www.swag.de](http://www.swag.de)

**bilsteingroup**





# CARMEN SAGRERA: К 120-ЛЕТИЮ HISPANO

На выставке Finca Mas Solers компания Hispano Suiza представила электрический гиперкар Carmen Sagrera – третью модель в линейке электромобилей Carmen, запущенной в производство в 2019 году. Новинка отличается обновленным дизайном, улучшенными характеристиками и новой батареей.



Появление Carmen Sagrera приурочили к 120-летию Hispano Suiza – испанского бренда с величайшим наследием в истории автомобильной промышленности. Этот автомобильный бренд, последовательно принадлежащий четырем поколениям семьи Матеу, был основан в Барселоне в 1904 году Дамианом Матеу при поддержке технического директора и инженера Марка Биркигга, партнера компании. С 1904 по 1946 год компания Hispano Suiza произвела более 12 000 высокопроизводительных автомобилей класса люкс и 50 000 авиационных двигателей. В руководстве компании сообщили, что целью ближайшего времени является завоевание ключевого для Hispano Suiza рынка Соединенных Штатов, а также завершение процесса омологации в Европе.

В Hispano Suiza Carmen Sagrera установлена тяговая батарея второго поколения общей емкостью 103 кВт\*ч. Она была разработана и произведена на заводе Hispano Suiza в Монт-





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ  
МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop



мело. Новая батарея улучшена во всех ключевых аспектах за счет применения новых блоков литийионных элементов: в батарее работает 15 модулей по 24 элемента в каждом, всего 360. Батарея весит 612 кг и может работать при максимальном напряжении свыше 750 В постоянного тока. Емкость увеличена с 80 до 103 кВт\*ч, что повысило запас хода примерно на 100 км, доведя общий ресурс до 480 км (в соответствии с циклом WLTP).

Помимо прочих доработок тяговая батарея гиперкара оснащена улучшенной системой охлаждения, которая легче, менее сложна и изготовлена из более экологичных материалов. Центральное расположение аккумулятора и его Т-образная форма улучшают распределение веса и поддерживают динамические характеристики автомобиля.

Sagrera оснащен четырьмя электродвигателями мощностью 205 кВт (около 275 л. с.), обеспечивающими общую

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Hispano Suiza

0 SUIZA







мощность в 1100 лошадиных сил с крутящим моментом в 1160 Нм. Время разгона электромобиля от 0 до 100 км/ч составляет 2,6 секунды. Двигатели с постоянными магнитами соединены последовательно: два на левом заднем колесе и два на правом.

Трансмиссия автомобиля оснащена виртуальным самоблокирующимся диф-

ференциалом, обеспечивающим оптимальные динамические характеристики и эффективную передачу крутящего момента на шины Michelin Pilot Sport 4 S. Эти шины, разработанные в сотрудничестве с техническим центром Michelin, имеют уникальный дизайн, вдохновленный мозаикой легендарного испанского архитектора Антонио Гауди.

Система подвески Sagrera, разработанная на основе тщательного динамического моделирования, обеспечивает производительность гоночного уровня. Обе оси имеют форму параллелограмма с регулируемыми амортизаторами и винтовыми пружинами, регулируемые по жесткости и высоте. Эту конструкцию дополняет стабилизатор поперечной







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

устойчивости. Инженеры Hispano Suiza изготовили полуоси и легкие поперечные рычаги подвески из специального материала военного назначения, который в восемь раз прочнее обычной стали. Болты гоночного класса обеспечивают надежное крепление компонентов подвески.

Гиперкар Sagrera оснащен усовершенствованной тормозной системой. Одноблочные тормозные суппорты обеспечивают улучшенное ощущение торможения, одновременно снижая вес системы на 500 граммов. Автомобиль оснащен 40-сантиметровыми карбон-керамическими дисками на обеих осях. Они способны выдерживать интенсивные тормозные нагрузки в условиях гоночной трассы. Усовершенствованное охлаждение повышает производительность тормозной системы, позволяя ей работать при температуре до 1000 градусов Цельсия. Модернизация обеспечивает на 5% больше тормозной мощности для новой Sagrera по сравнению с предыдущей моделью.

Руководитель отдела дизайна Hispano Suiza Франческ Аренас объяснил, что в разработке экстерьера Carmen Sagrera его команда стремилась развить спортивное наследие бренда, черпая вдохновение из таких знаковых моделей, как Alfonso XIII, и из оригинальной концепции Gentleman Driver. Заостренная форма фальшрадиаторной решетки отдает дань уважения роскошным спортивным автомобилям Hispano Suiza начала XX века. Модернизированные дефлекторы спереди и сзади обеспечивают охлаждение подвески и силового блока. Новые аэродинамические полки изящно возвышаются вдоль борта автомобиля. Заднюю ось прижимает к дороге крупный спойлер. Аэродинамические улучшения значительно увеличивают сцепление с дорогой, улучшая разгон и скоростное прохождение поворотов.

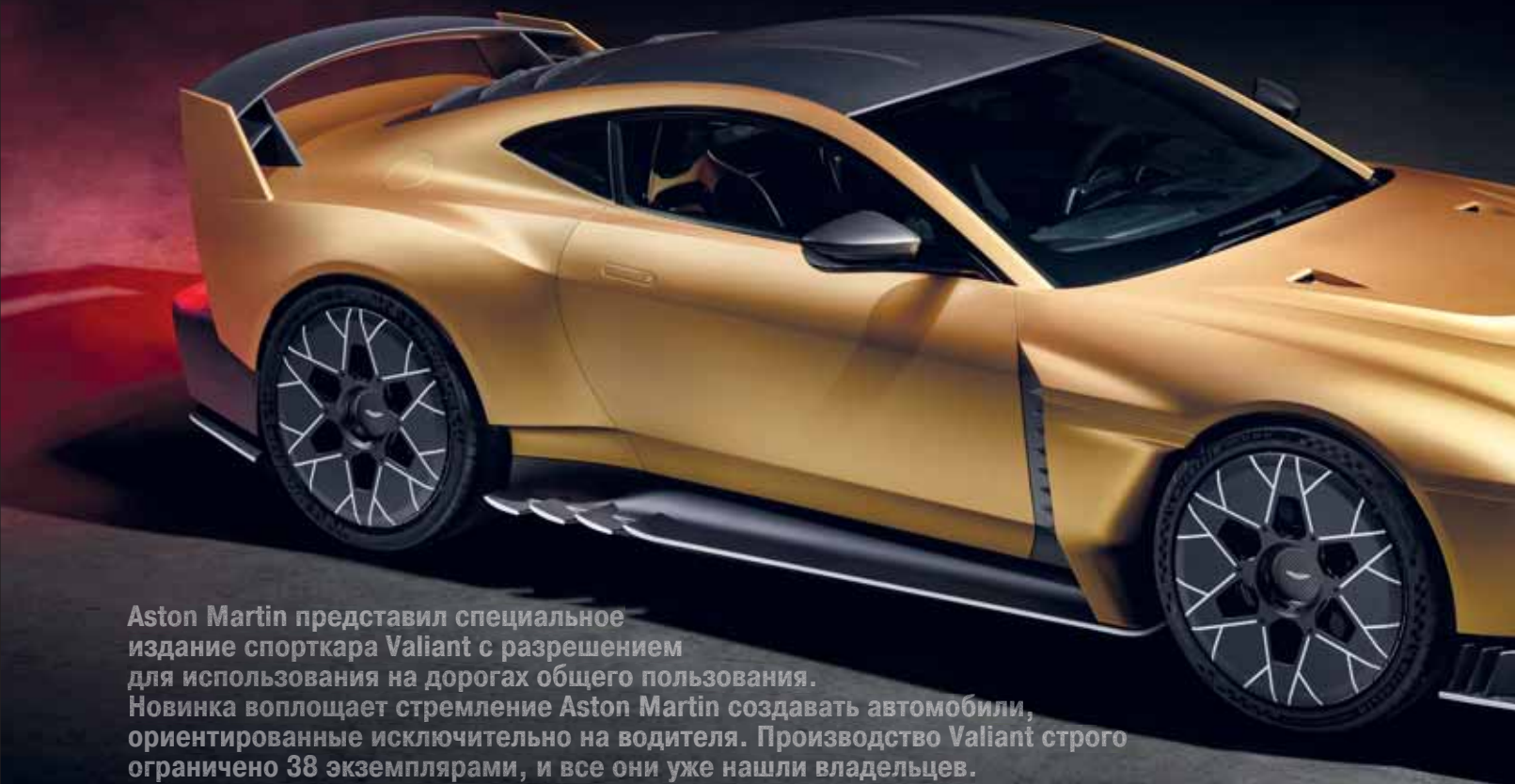
Для мировой презентации гиперкар Sagrera представлен в оттенке Cava Gold, выбранном из-за его богатых нюансов. Матовое мерцающее покрытие впервые использовано в линейке Carmen, так как, по мнению дизайнеров, идеально поддерживает элегантность и спортивность модели.

Внутри спортивная атмосфера передана благодаря центральной консоли, обтянутой алькантарой, и деталям, оформленным черной и красной кожей. Мультимедийная система электрокара предлагает широкие возможности подключения с настраиваемыми приветственными сообщениями.

После мировой премьеры Hispano Suiza Carmen Sagrera отправится в Великобританию для дебюта на знаковом «восхождении на холм» на Фестивале скорости в Гудвуде в середине июля.







Aston Martin представил специальное издание спорткара Valiant с разрешением для использования на дорогах общего пользования. Новинка воплощает стремление Aston Martin создавать автомобили, ориентированные исключительно на водителя. Производство Valiant строго ограничено 38 экземплярами, и все они уже нашли владельцев.

# VALIANT — ЭКСТРАВЕРТ С СЕРЬЕЗНЫМИ НАМЕРАМИ

Valiant появился как проект благодаря личному заказу пилота команды Aston Martin Aramco Formula One Фернандо Алонсо в качестве более легкой версии автомобиля Aston Martin Valour. В разработке этого

индивидуального заказа приняли участие специалисты дивизиона Q by Aston Martin.

Машина оснащена 5,2-литровым двигателем V12 Twin Turbo мощностью 745 л. с. в сочетании с шестиступен-

чатой механической коробкой передач. Разработчики считают, что Valiant может ярко проявить свои возможности как на дороге, так и на гоночном треке. Сочетая брутальный стиль и высочайшую производительность двигателя V12 с новейшими современными разработками, легкими материалами и эффектным дизайном, Valiant готов поддержать страсть к вождению на пределе возможностей.

В Valiant реализован ряд уникальных инженерных решений, позволивших снизить вес и настроить шасси для использования на треке. Задняя часть подрамника, напечатанная на 3D-принтере, позволила «срезать» три килограмма без снижения жесткости, а магниевая торсионная балка в центральной части кузова снизила массу на 8,6 килограмма. Легкие 21-дюймовые магниевые колесные диски с шинами 275/35 спереди и 325/30 сзади улучшили рулевое управление и уменьшили неподрессоренную массу на 14 килограммов. Спортивный литийионный аккумулятор позволил сэкономить еще 11,5 килограмма.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

АРСЕНАЛ

pitstop

МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ



Текст: Сергей Камнев, фотоматериал Aston Martin

# ЕНИЯМИ

Наиболее примечательным инженерным решением в подвеске Valiant выглядит применение амортизаторов Multimatic Adaptive Spool Valve (ASV). Эти демпферы способны реагировать на движение по одной из тридцати

двух дискретных кривых менее чем за шесть миллисекунд. Передовая система ASV предоставляет инженерам Aston Martin практически безграничные возможности в настройке плавности хода и управляемости. Амортизаторы обеспечивают демпфирование, ранее доступное только болидам высшего эшелона автоспорта. Впрочем, и сейчас амортизаторы Multimatic ASV устанавливаются лишь на самые динамичные и эксклюзивные автомобили, этих демпферов нет на рынке постпродажного обслуживания.

Чтобы помочь водителю постепенно раскрыть все возможности автомобиля, каждый из предустановленных режимов движения Valiant – Sport, Sport+ и Track – был тщательно откалиброван. Испытатели новинки констатируют, что через некоторое непродолжительное время у водителя устанавли-

вается тесная связь с машиной.

Агрессивный, аэродинамически экстремальный кузов визуально громко заявляет о возможностях Valiant. Формы автомобиля подчинены единой цели – обеспечить на высоких скоростях оптимальную прижимную силу, устойчивость и надлежащее обтекание потоками воздуха с минимальным сопротивлением. В конструкции кузова широко использовалось углеродное волокно. Передний сплиттер Valiant помогает прижать нос машины к дороге, а широкая фальшрадиаторная решетка из углеродного волокна почти беспрепятственно пропускает поток охлаждающего воздуха к двигателю. Широкие пороги и направленные вверх генераторы вихрей, расположенные перед задними колесами, сглаживают потоки воздуха по бокам, уменьшая турбулентность, сопротив-







ление и подъемную силу. Шесть воздухозаборников направляют охлаждающий воздух на карбон-керамические тормоза.

Задняя часть Valiant примечательна спойлером во всю ширину кузова, четырьмя патрубками титановой выхлопной системы и небольшой панелью, обеспечивающей доступ к

грузовому отсеку, идеально подходящему для хранения гоночных шлемов и комбинезонов.

Интерьер Valiant представляет собой сочетание гоночной функциональности, лаконичного дизайна и мастерства использования практичных материалов. Двухместная кабина полностью подчинена цели стремительного движения.

Здесь тоже широко использовалось углеродное волокно и другие легкие, тактильно приятные материалы.

Рулевое колесо в автомобиле не имеет переключателей, обод его изящнее, чем в гражданских машинах, чтобы хват и удержание были надежнее. В тоннеле трансмиссии инженеры оставили открытым колодец с зубчатой





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



АРСЕНАЛ

МОЩНЫЕ, РОСКОШНЫЕ, РЕДКИЕ

pitstop



передачей. Ощущения от переключения передач подчеркиваются и усиливаются гладкой сферической ручкой. Интерьер по желанию заказчика может быть оформлен алькантарой с тиснением или полуанилиновым кожзаменителем. Дверные панели имеют сетчатые вставки для уменьшения веса, а также легкие тканевые петли вместо дверных ручек.

Безопасность в Valiant поддерживается внутренним стальным каркасом кузова и сиденьями Recaro Podium с четырехточечными ремнями. Сиденья имеют выраженную боковую поддержку и фиксацию плечевой зоны.

Главный креативный директор Aston Martin Марек Райхман назвал Valiant экстрасвертом, один взгляд

на которого не оставляет никаких сомнений в его намерениях. С директором трудно не согласиться.

Первые поставки Valiant заказчикам начнутся в четвертом квартале 2024 года. Одна из машин отправится в гараж двукратного чемпиона мира в гонках «Формулы-1» пилота команды Aston Martin Aramco Formula One Фернандо Алонсо. ■







# X GRAN RACER VGT

## — ВТОРЖЕНИЕ В РОСКОШЬ

На Международной выставке мобильности в Пусане впервые представлен концепт Genesis X Gran Racer Vision Gran Turismo, который построен в рамках программы Genesis Magma. Эта программа подразумевает решительное вторжение бренда Genesis в сегмент роскошных высокопроизводительных автомобилей.

По мнению Майка Сонга, руководителя Genesis, компания может предложить клиентам такие ценности, как безопасность, комфорт и яркие впечатления от вождения. Кон-

цепт X Gran Racer VGT является производным от ранее представленного концепта Genesis X Gran Berlinetta и четвертым автомобилем бренда, разработанным для серии цифровых

гоночных игр Gran Turismo. Инженеры оптимизировали аэродинамические качества автомобиля и его устойчивость. Активные аэродинамические элементы с электронным управлением, диффузоры, крупные отверстия на внутренней стороне колесных арок, широкий передний сплиттер и дизайн решетки радиатора с двумя линиями, вдохновленный концепцией X Trilogy, обеспечивают оптимальное взаимодействие с воздушным потоком, а плоское днище снижает сопротивление снизу.

Удлиненная передняя часть автомо-







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

**pitstop**



бия сместила кабину и трансмиссию назад. Гоночный двигатель Lambda II V6 (870 л. с.) расположен почти посередине. В дополнение ему придан электрический «нагнетатель» Genesis (e-S/C) мощностью 670 лошадиных сил. Гибридная трансмиссия обеспечивает суммарную мощность в 1540 л. с. и крутящий момент в 1051 Нм.

Длинная колесная база и относительно короткий передний свес формируют пропорции, олицетворяющие классическую эстетику Genesis. Дизайн задней части примечателен эллипсом, в который вписаны две параллельные линии. Этот графический символ визуально выражает концентрированную энергию автомобиля. Заднее антикрыло из углеродного волокна увеличивает прижимную силу, а вертикальные задние фонари, встроенные в

этот спойлер, обеспечивают хорошую видимость световых сигналов даже в экстремальных гоночных условиях. Спортивную страсть и азарт передает оттенок Магма, в который окрашен кузов автомобиля.

Интерьер X Gran Racer VGT разработан с учетом приоритета основных функций и повышения комфорта водителя. В кабине спортсмена четко выражена концепция минимализма. Рулевое колесо заменено эргономичным штурвалом с интуитивно понятным управлением и доступом к основным функциям и настройкам. Благодаря переключателям, встроенным в перегородку под приборной панелью, интегрированному каркасу безопасности, дуге безопасности за подголовниками и прочным поперечным балкам в двери концепт изнутри выглядит функ-

циональным и защищенным. Важная информация транслируется на панорамный цифровой дисплей, это сводит к минимуму отвлекающие факторы, позволяя водителям быстро принимать решения в зависимости от ситуации на трек.

В интерьере X Gran Racer VGT присутствует немало деталей из углеродного волокна. Этот легкий и высокопрочный материал способствует снижению общего веса машины. Там, где тело водителя соприкасается с элементами интерьера, предусмотрена стеганая обшивка.

Динамические характеристики новинки производитель концепта пока не раскрывает. Видимо, речь о них пойдет после стендовых и ходовых испытаний, ближе к появлению предсерийной версии машины. ■





## УИЛЬЯМ ТАУНС: В ПОИСКАХ БУДУЩЕГО

Если завести разговор о герое сегодняшней статьи, то даже в Британии не всякий вспомнит что-то, кроме его работ для Aston Martin. Меж тем Уильям Таунс, как никто другой, был ориентирован на поиск новых тем, не задерживаясь долго ни на одной, какой бы успешной для него лично она ни оказывалась.

Публичность не отличала Уильяма Таунса. В открытых источниках указан только год его рождения — 1936-й, и никаких подробностей вплоть до момента поступления на работу в Rootes Group в восемнадцать лет. В вопросах дизайна группа тогда полагалась на американскую студию Раймонда Лоуи, собственный отдел стилия только формировался, и его сотрудники занимались в основном интерьером и мелкими деталями. Уильям Таунс работал с сиденьями и пресловутыми дверными ручками. Потом его включили в команду, создававшую дизайн нового среднеразмерного семейства Angow, самым известным представителем которого станет Hillman Hunter. При взгляде из XXI века экстерьер «Хантера» может показаться банальным, но надо помнить, что он, за вычетом рисунка фальшрадиаторной решетки, был утвержден в конце 63-го, когда большинство автомобилей еще несли на себе рудименты «детройтского барокко» в виде «плавников», выштамповок и рельефного оформления носовой части.

Впрочем, к прогрессу в крупных компаниях всегда относились с осторожностью, и в том же 1963 году Уильям Таунс сменил Rootes на более динамичный Rover. Там еще шла программа адаптации газотурбинного двигателя к легковому автомобилю, и жизнеспособность идеи пытались доказать участием в суточных гонках Ле-Мана.

Во главе дизайна «Ровера» стоял выдающийся Дэвид Баш, и Уильям Таунс работал с ним бок о бок над гоночной машиной 1965 года. Конфигурация газотурбинного мотора подразумевает несколько иные пропорции кузова, чем при обычном ДВС, так что стилистических открытий хватало. Но это была тупиковая ветвь развития. Органические проблемы газотурбинного мотора, по всей видимости, неустранимы, и это понимание к середине 60-х уже приходило и к самым отъявленным оптимистам. Да и авторитарные манеры Баша не способствовали длительному нахождению рядом с ним другого большого таланта.

Уже в 66-м Уильям Таунс оказался в Aston Martin, который как раз создавал дизайнерский отдел, так как итальянское ателье Touring, его давний партнер, уверенно двигалось к банкротству. Очень скоро Таунс показал начальству свое видение будущей модели под двигатель V8. Автомобиль, позже названный DBS, отличался от предшественников более резкими и даже грубыми линиями, но жизнь доказала правоту Таунса: последние машины в этом кузове были сделаны в 1989 году. Стоит, правда, оговориться, что из-за длительной экономической рецессии и сопутствующего ей коллапса рынка спортивных автомобилей сегмент суперкаров и гран-туреров вкатывался в 90-е на наследии начала 70-х.

Затратная сертификация нового «Астон-Мартина» в США на фоне начала

Rover BRM – 1965 г. в.







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

спада в экономике не лучшим образом сказалась на положении компании. Долго владевший ею Дэвид Браун продал фирму, что вылилось в отказ от его инициалов в названии модели и ее переименовании в V8. Уильям Таунс переделал носовую часть, заменив плоскую решетку с парными фарами на более акцентированную с отдельно стоящими одиночными фарами под американский стандарт. А осенью 73-го вследствие арабо-израильской войны начался жестокий топливный кризис, обваливший продажи мощных машин. В этих условиях «Астон-Мартину» стала нужна новая модель, способная дать большой приток средств для поддержания жизнедеятельности.

Теперь, когда интерес к автоспорту снизился, лучшим выбором был седан высшего класса. Малая серия четырехдверной модели на удлиненном шасси V8 уже существовала. Оставалось разработать полностью новый кузов и «нафаршировать» машину чем только возможно.

То, что получилось у Уильяма Таунса, не имело аналогов. Длинный низкий капот, предельно заостренный нос, почти плоские грани и большой наклон лобового стекла. В сочетании с рекордным количеством электроники, включая жидкокристаллическую приборную панель, это был просто космос. Не исключено, что имперские крейсеры из «Звездных войн» рисовали под впечатлением от нового «Астон-Мартина» – сходство при взгляде спереди очевидно.

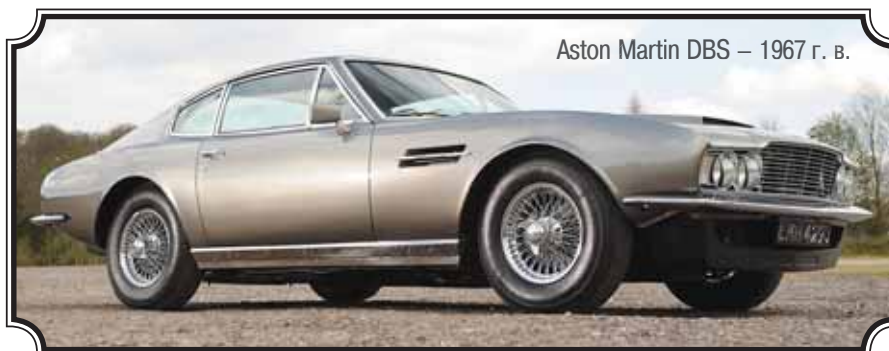
Представленная в 1976 году под названием Lagonda машина стоила впятеро дороже «Ягуара» и была решительно непригодна для эксплуатации. Электронный рай обернулся адом. Все, что могло не работать, не работало. Первые покупатели получили «Лагонду» только в 78-м, но и тогда на седане было рискованно отъезжать дальше 100 метров от дома. Автомобиль имел чисто коллекционную ценность, но в этом качестве оправдал себя полностью.

Для тех же, кто считал «Лагонду» недостаточно авангардной (а такие, говорят, находились), компания в конце 79-го показала машину покруче. Концепт Bulldog представлял собой купе со средним расположением мотора – все того же V8, но теперь с двумя турбинами, позволившими снять 600 л. с. Кузов авторства Уильяма Таунса знаменовал апогей клиновидной темы. Машина длиной с седан бизнес-класса в высоту едва превосходила метр, имела огромные двери «крылья чайки» и уникальную конструкцию головного света. Пять ламп в линию располагались посередине и были скрыты сдвижным щитком. Оригинально, но такая схема съедала почти все пространство между передними колесами.

«Булдого» демонстрировал всю инженерную мощь и стилистическую смелость «Астон-Мартина», но просвета в экономике все не было, и найти покупателей



Hillman Hunter – 1966 г. в.



Aston Martin DBS – 1967 г. в.



Aston Martin Lagonda – 1976 г. в.



Aston Martin Bulldog – 1979 г. в.





Minissima – 1972 г. в.



Minissima GKN – 1978 г. в.

на это чудо было сложнее, чем его построить. Единственный экземпляр продали только в 84-м.

Над «Бульдогом» Уильям Таунс работал уже как независимый дизайнер. В 77-м он основал студию Interstyl, обретя к тому моменту достаточную славу, чтобы привлекать заказы под собственное имя. И известность эта была связана не столько с «Астон-Мартин» (штатный

стилист всегда в тени бренда), сколько с проектами иного рода.

В 1972 году Таунс показал концепт городского автомобиля, чье название Townscar обыгрывало и предназначение, и фамилию создателя. Однообъемная машина была построена на укороченной на четверть платформе Mini. Автомобиль должен был парковаться на продольном месте поперек, поэтому единственная

дверь была в корме. Мест в салоне было четыре, так что между левыми и правыми сиденьями оставался проход. Корпорация British Leyland уже думала над заменой Mini и выразила интерес. На Лондонском салоне 1973 года «колобок» Таунса стоял на стенде BL уже под именем Minissima.

В исходной форме проект не состоялся. Единственную дверь государственный регулятор справедливо счел небезопасной, так как при ударе сзади выход мог быть заблокирован. А вскоре и корпорация BL обанкротилась. «Минисиму» решили превратить в автомобиль для инвалидов. Таунс упростил дизайн, поставил дверь слева и увеличил задний проем, чтобы легче было въехать на коляске. Машину хотел выпускать производитель комплектующих GKN, но не дождался финансовой помощи от правительства (социалистов не интересуют масштабы меньше миллиона?) и передал проект компании Elswick. Та сумела запустить производство в конце 1981 года под названием Epvoу и продолжала сборку около шести лет.

Рядом со следующей работой Уильяма Таунса даже Minissima выглядела гигантом. В 76-м он подготовил еще один ситикар – Microdot. Три места в ряд, боковые окна в роли дверей с подвесом на крыше. Дизайнер снова скаламбурил, назвав их windoors. Машина была любопытна и с инженерной точки зрения. Таунс переоткрыл подзабытую идею последовательного гибрида. Крошечный бензиновый двигатель приводил генератор, тот заряжал батарею, а она питала электромотор. На 100 км уходило около 2 литров горючего. Перспективно, но для 70-х слишком сложно. Компания Mallalieu Engineering задумала выпускать Microdot с обычным 400-кубовым ДВС, но и в этом случае в государственной поддержке было отказано.

В 1978 году Уильям Таунс соединил опыт последних лет: радикально клиновидный дизайн, двери-окна и механику Mini. Interstyl Hustler представлял собой кит-кар для самостоятельной сборки. В комплект входили: стальной каркас нижней части кузова, стекловолоконные панели, плоские окна, часть которых служила сдвижными дверями, и цельно-



Minissima – 1972 г. в.



Microdot – 1976 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Interstyl Hustler – 1981 г. в.



Interstyl Hustler Highlander – 1985 г. в.

литые пластиковые кресла. Подразумевалось, что передний и задний подрамники с подвеской, мотор, КПП, рулевое управление и тормоза у покупателя уже есть.

Видя печальный опыт своих предыдущих проектов «народного автомобиля», Таунс финансировал производство сам. В следующие несколько лет он сделал множество вариантов, включая шестиколесные (нужно было два задних подрамника). Были и спортивные авто, и машина для инвалидов, и своего рода кроссоверы для проселка (привод всегда был на одну ось – от машины-донора), и даже минивэн. Особый интерес представляют варианты in Wood, где вместо стекловолокна применялась фанера и наружный силовой каркас из деревянных балок. Умелый столяр мог сам подобрать материал и изготовить детали по чертежам, чем значительно снижал для себя цену поставляемого комплекта.

Помимо агрегатов Mini для части моделей использовались узлы других машин BL, а для комфортабельного Highlander – и вовсе механика «Ягуара» с мотором V12.

Концепция Hustler представляет собой «богатую» идею для слаборазвитых стран, но, как и почти все проекты подобного рода, не нашла сборочной площадки. В Британии Уильям Таунс продал около двух сотен комплектов. И если машина с плоскими гранями кажется вам примитивной для сегодняшнего дня, то представьте на их месте панели, отпечатанные на 3D-принтере. С точки зрения распределения нагрузок ничего не меняется.

По мере преодоления кризиса интерес к дешевым транспортным средствам начал угасать, и Уильям Таунс снова обратился к спортивным автомобилям. Сначала он сделал на базе MG Metro прототип TXC Tracer, применив ту же схему головного света, что и на Aston Martin Bulldog. Потом выполнил рестайлинг малосерийного родстера марки Reliant.

И наконец, была попытка возрождения бренда Railton. К концу 80-х британцы вдруг обнаружили, что от их некогда великой автоиндустрии остались одни обломки, и начали обсуждать проекты

реставрации славных имен. Уильям Таунс уговорил бизнесмена Джона Рэнсона на учреждение Railton Motor Company. Дать новую жизнь марке должна была пара на основе Jaguar XJS: классический родстер F28 Fairmile и его более роскошная туристическая версия F29 Claremont. Внешние отличия сводились к форме головных фар (у F28 открытые, у F29 полускрытые в прорезях), ширине задних крыльев и щиткам на задних колесах у F29.

Эти предельно заглаженные кузова, вероятно, стоит считать первыми предназначенными в серию образцами биоциклина. Изготавливать их из алюминия бралась фирма Park Sheet Metal, но процесс был на редкость трудоемким. На конец 1989 года объявленная цена составляла неподъемные 88 775 фунтов.

Идея модульности, опробованная на Hustler, нашла место и здесь: при выборе более широких шин на F28 предполагалась установка задних крыльев F29, планировался съемный жесткий верх,

которому можно было придать более динамичный вид с помощью присоединяемых контрфорсов. Обещали также интерьеры по индивидуальному заказу и возможности по модификации механических компонентов.

Видимо, это последнее заявление и было основной причиной отказа «Ягуара» взять Railton в свои дилерские и сервисные центры: брать на гарантию частные переделки фирма желанием не горела. В итоге постройкой двух машин все и ограничилось.

Railton оказался последним проектом Уильяма Таунса. Он умер от рака в июне 1993 года. Это было время, когда автомобильный дизайн начал миграцию с кульманов на компьютеры. С развитием технологий вопросы формы стали отходить на второй план, но вопросы содержания компьютер сам решить не может. Именно поэтому преждевременный уход Уильяма Таунса является для автомобильной индустрии огромной потерей. ■



Reliant Scimitar SS2 – 1988 г. в.



Railton F29 Claremont – 1989 г. в.





Текст: Серик Туленов, фотоматериал производителей



# ИЮЛЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



## 60 лет назад

15 июля 1964 года начались продажи седана Mitsubishi Debonair. Рост японской экономики логично вел к появлению в стране более высококлассных машин. В то время в Японии крупногабаритные автомобили пред-

назначались в большей степени для корпоративных парков и такси, нежели для частного владения. По этой причине производители старались уменьшить налоговую нагрузку на основные модификации. В цифрах это выражалось ограничением рабочего объема

двумя литрами, длины – 4,7 метра, а ширины – 1,7 метра. Этот последний лимит дизайнер Ганс Бретцнер счел самым глупым ограничением в автоиндустрии. Австриец Бретцнер до приглашения в Mitsubishi работал в американской General Motors, но за

Mitsubishi Debonair – 1964 г. в.







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Mitsubishi Debonair – 1964 г. в.



источник вдохновения взял фордовскую машину – Lincoln Continental. В самом деле, Debonair получил те же прямые линии, плоские борта, мелкоячеистую решетку шириной во всю носовую часть и жесткие ребра на верхних кромках крыльев. Под капотом стояла рядная «шестерка» мощностью 105 л. с., позволявшая разогнаться до 155 км/ч и набирать первую сотню примерно за 14 секунд. К огорчению руководства Mitsubishi, автомобиль не заинтересовал таксистов, да и большинство фирм предпочитали для служебных потребностей более массовые «тойоты» и «ниссаны». Поэтому тиражи Debonair были скромны, и машина сохранялась в производстве исключительно из соображений престижа. С годами вносились минимальные изменения во внешний вид и точечные улучшения в конструкцию.

В 1970-м Debonair получил новый двигатель, с того же объема снимавший 130 сил. В 76-м состоялось последнее значительное обновление. К тому моменту автомобиль давно превратился в личный транспорт консервативных директоров, и экономия на налоге с рабочего объема перестала быть актуальной. Этим воспользовались, чтобы сократить затраты на производство, ведь Debonair был единственным носителем «шестерки», которая была отнюдь не дешева в изготовлении. Ее заменили 4-цилиндровым мотором объемом 2555 куб. см, самым большим из доступных для легковых Mitsubishi и изначально созданным для машин, экспортируемых в Америку. Чтобы не пострадала плавность работы, в конструкцию двигателя добавили балансировочные валы. Мощность составила 120 л. с., но за счет выросшего крутящего момента обновленный флагман разогнался даже немного живее старой версии. Из коробок передач осталась только автоматическая. Еще через два года в Японии вступали в силу новые требования к чистоте выхлопа, поэтому мотор

Debonair оснастили системой MCA-Jet. Ее принцип работы заключался в добавлении третьего клапана меньшего диаметра для подачи дополнительной порции смеси. Большая скорость смеси, поступающей через третий клапан, способствовала образованию завихрений в камере и повышению эффективности сгорания. Медленно теряя спрос, Debonair продержался на конвейере до начала 1986 года. Реликтовый автомобиль японцы сравнивали с рыбой латимерией, которая вроде бы должна была вымереть еще 65 миллионов лет назад, но все еще плавает. Но в отличие от латимерии оригинальный Debonair все-таки ушел в историю, освободив место второму поколению на переднеприводном шасси.

#### 50 лет назад

22 июля 1974 года состоялась премьера Mazda Parkway Rotary 26 – единственного в истории автобуса с двигателем Ванкеля. В начале 70-х роторно-поршневой двигатель многим виделся панацеей, и «Мазда», как наиболее успешная в разработке таких моторов компания, пыталась приспособить РПД к автомобилям самых разных типов. Автобус, безусловно, является

наиболее радикальным экспериментом. Следует отметить, что пошедший в серию в 72-м году Parkway – это не полноразмерный рейсовый автобус, а комфортабельный и довольно компактный, предназначенный, например, для трансфера бизнес-делегаций или на роль школьного автобуса. Число 26 указывает на количество посадочных мест, а стоячих не предусмотрено вовсе. Роторный двухсекционный мотор RE13B объемом 1,3 литра был разработан для соответствия грядущим жестким требованиям к чистоте выхлопа и при этом выдавал 135 л. с., что было неплохо для трехтонной машины. Плавная тихая работа РПД хорошо увязывалась с общим имиджем модели. Однако плюсы на этом исчерпывались, а минусов оказалось немало. Во-первых, крутящий момент. В атмосферном варианте у «ванкеля» его максимум намного выше, чем у традиционного ДВС, но высокие значения достигаются, только если мотор хорошо раскрутить. «Внизу» тяга слабая, а у автобуса рабочие обороты как раз находятся глубоко в нижнем диапазоне. Далее, двигатель Ванкеля отличается высоким расходом горючего. Это потребовало установки пары

Mitsubishi Debonair – 1970 г. в.







Mazda Parkway Rotary 26 – 1974 г. в.

70-литровых баков, что дополнительно увеличило общий вес автобуса. А чтобы не отбирать мощность у и без того плохо тянущего двигателя, для привода продвинутой системы отопления пришлось установить обычный мотор рабочим объемом в литр, что означало дальнейший рост потребления бензина и добавку еще центнера с лишним к массе. На практике 135-сильный роторный Parkway ехал хуже 91-сильного с обычным поршневым мотором, поэтому выпуск свернули уже через два года, а всего сделали 44 штуки.

#### 40 лет назад

В июле 1984 года представлен прототип внедорожника Rayton-Fissore Magnum. Маленькая итальянская компания, создававшая штучные кузова на заказ, провела полную разработку новой модели для серийного выпуска. В то время в Европе уже наметился устойчивый спрос на люксовые автомобили высокой проходимости, но помимо «Рейндж-Ровера» реальных предложений на рынке не было. Британская же машина из-за перманентного недофинансирования получала обновления с большим опозданием: в начале 80-х в списке ее оснащения не было ни АКПП, ни турбодизеля. Шасси «Магнума» взяли от армейского броневика Iveco VM90, который, в свою очередь, базировался на агрегатах легкого грузовика Iveco Daily. Конструкция кузова объединяла преимущества рамной и несущей схем: к раме через сайлент-блоки крепился пространственный каркас, на который навешивались наружные панели. У прототипа они были из стекловолокна, но при переходе к серийному выпуску в марте следующего года в основном стали стальными. В качестве силовых установок применялись 2,5-литровый турбодизель Iveco, 2-литровый бензиновый агрегат с механическим компрессором, взятый у Fiat, или V6 объемом 2,5 литра производства

Alfa Romeo. К слову, оба бензиновых мотора выдавали больше мощности, чем карбюраторный V8 «Рейндж-Ровера». Уровень оснащения поражал тогдашних испытателей, и кто-то даже сравнил Magnum с «Роллс-Ройсом». Но все это не имело никакого значения, потому что машина с претензией на статусность выглядела как дешевый Fiat Uno на ходулях. То ли запланированное использование компонентов массовых моделей оказало такое большое влияние, то ли именитый дизайнер Том Чарда не сумел взглянуть на Magnum глазами потенциальных владельцев, но автомобиль не смотрелся не то что дорогим, но даже солидным. А вскоре пошли обновления у конкурентов: и Range Rover, и Mercedes G-klasse, и «японцы» в высших комплектациях приблизились к уровню Rayton-Fissore, при этом обладая преимуществами крупносерийной сборки и развитой сервисной сети. Основные продажи «Магнума» приходились на различные правоохранительные органы Италии, и

вскоре стало понятно, что данное положение вещей не изменится. По этой причине решили экспортировать внедорожник в США. Раму усилили, заменили бамперы и светотехнику, поставили раздаточную коробку от «Крайслера» и V8 от «Форда». Для продаж в Америке пришлось сменить название, так как слово Magnum входило в номенклатуру «Доджа». В Новом Свете внедорожник назывался Laforza. Но проблемы никуда не делись: отсутствие славного имени, высокая себестоимость (кузова везли из Италии, а «начинку» ставили в Брайтоне, штат Мичиган) и безупречное качество сборки. Спрос был мизерным, предприятие неоднократно меняло владельцев, и мучения «Лафорцы» окончательно прекратились лишь в 2003-м. В Европе выпуск «Магнума» уже завершился за пять лет до того. Достаточно перспективная модель со старта была обречена из-за нарушения базового правила: дорогая вещь не должна выглядеть дешевой. ■



Rayton-Fissore Magnum – 1984 г. в.





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

Текст и фотоматериал предоставлены рекламодателем

ХАЙ-ТЕК  
ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

**pitstop**

PR

# ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО ВОЖДЕНИЯ



**К**огда автоматизированная система управления полностью принимает на себя задачу управления автомобилем, водитель освобождается от обязанности непрерывно следить за дорогой, он может поменять положение сиденья и угол наклона спинки для более удобной посадки. Однако необходимо помнить: как для водителя, так и для переднего пассажира защита гарантируется только в стандартном вертикальном положении сиденья.

«Наша цель состоит в том, чтобы водители, сидящие в удобном положении, также пользовались по крайней мере теми же стандартами безопасности, к которым они привыкли во время автоматизированного вождения», — сказал Харальд Лутц, руководитель отдела разработки ZF Lifetec.

## Одна подушка безопасности, два размера

Краш-тесты показали: если происходит фронтальное столкновение, а передние пассажиры имеют наиболее комфортное положение сиденья (угол наклона спинки около 40 градусов), классическая комбинация ремня и подушки безопасности может не обеспечить оптимальную защиту. В этом положении расстояние между раскрытой подушкой безопасности и пассажиром слишком велико, чтобы оптимально смягчить и удержать пассажира.

Для автоматизированного вождения требуется решение, которое обеспечит высокий уровень безопасности в различных позициях водителя и пассажира. Разработчики ZF Lifetec, в частности, предложили идею двойной контурной подушки безопасности. Решение предусматривает подушку безопасности, разработанную для стандартного положения сиденья, но которая увеличена в состоянии срабатывания, чтобы защитить пассажиров, принимающих на сиденье комфортное положение.

В разработке инновации специалисты ZF Lifetec исполь-

**Высокоавтоматизированное вождение третьего уровня уже одобрено во многих странах и реализовано во многих транспортных средствах. Когда система активирована, водитель может свернуть с дороги, но при условии, что он может вернуть контроль над машиной в любой момент. В автоматизированном вождении четвертого уровня это ограничение может быть снято, если транспортное средство способно самостоятельно преодолевать определенные участки маршрута.**

зовали опыт, полученный при проектировании двухконтурной подушки безопасности водителя, которая будет готова к применению в этом году. Эта новая подушка безопасности также имеет две зоны, раскрывающиеся соответственно в зависимости от того, как сидит человек за рулем — в вертикальном или наклонном положении. Двухступенчатую функцию можно регулировать с помощью блока управления, который настраивает систему «сумка — подушка — ремень».

## Нагнетатель дополнительного объема

Для того чтобы двухконтурная подушка безопасности водителя сработала надлежащим образом, необходимо было увеличить объем ее наполнения газом. Для этого инженеры компании ZF Lifetec разработали двухступенчатый газогенератор. Он способен в течение миллисекунд заполнить оба объема подушки безопасности водителя, интегрированной в рулевое колесо. Харальд Лутц подчеркивает, что этот тип подушек безопасности может обеспечить адаптивность на глубину примерно 200 мм со стороны водителя. Максимальный общий объем двухконтурной подушки безопасности достигается на стороне пассажира, он составляет до 190 литров, что является уникальным предложением на международном рынке. «Это абсолютный эталон в данной сфере», — отметил господин Лутц. Он также подчеркнул: «Таким образом, ZF Lifetec предлагает высокий уровень безопасности и отвечает всем требованиям с точки зрения адаптивности».



AFTERMARKET

LEMFOERDER



SACHS

TRW

WABCO





Текст: Михаил Логинов, фотоматериал BMW

# BMW X3 В НОВОЙ РЕДАКЦИИ

Недавно немецкий концерн представил новую версию своего бестселлера – среднеразмерного кроссовера X3. Этот автомобиль премиум-класса Sports Activity Vehicle (SAV) получил обновленный дизайн, передовые динамические возможности с новейшей системой BMW iDrive, а также широкий спектр функций автоматического вождения и парковки.



Помимо этого обновленный вариант модели имеет значительно расширенную стандартную спецификацию, новые опции, улучшенный акустический комфорт и усиленную защиту пассажиров.

Первое поколение BMW выпустили 20 лет назад. Кроссовер тогда начал триумфальное продвижение интеллектуальной системы полного привода BMW xDrive, которая впервые была установлена именно в этой модели. С момента дебюта BMW X3 пользуется устойчивой популярностью во всем мире. На протяжении двух десятилетий это самая популярная модель в своем классе. Более того, в 2023 году X3 стал самой продаваемой моделью во всем продуктовом портфолио BMW. В общей сложности свыше 3,5 миллионов экземпляров BMW X3 были доставлены клиентам по всему миру.

Представитель четвертого поколения BMW X3 на 3,4 см длиннее, чем его предшественник (длина составляет 4,755 м), и на 2,9 см шире (теперь 1,92 м). Ширина колеи увеличилась на 1,6 см спереди (до





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОУРУМ  
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

pitstop



1,636 м) и на 4,5 см сзади (до 1,681 м). Колесная база автомобиля практически не изменилась и составляет 2,865 метра. Вместе с 2,5-сантиметровым сокращением высоты автомобиля (до 1,66 м) изменение размеров, по мнению разработчиков, создает более мощный и спортивный вид.

Знакомые пропорции BMW X приобрели более спортивный характер благодаря длинной линии крыши. Тот же эффект можно увидеть и в графике бокового остекления с фирменным изгибом Хофмайстера. Мощно обозначенные пороги создают яркий контраст с гармоничным дизайном остальных поверхностей. Большие колесные арки имеют квадратный контур в типичном стиле модели BMW X с легким наклоном вперед. Отказ от черной окантовки дверей и колесных арок, по мнению разработчиков, придает автомобилю лаконичный современный вид. Новый BMW X3 оснащен дверными ручками, установленными вровень с поверхностью. Камера и радарные датчики для систем помощи водителю интегрированы в панель, находящуюся на месте фальшрадиаторной решетки. «Решетка» в



основной своей части закрыта, активные заслонки находятся на линии бампера. Фирменные двойные фары представлены в переосмысленной форме. L-образные источники света служат дневными ходовыми огнями и габаритными огнями, а также указателями поворота. Ближний и дальний свет тем временем излучают светодиодные фары сложной конструкции. Адаптивные светодиодные фары с функциями матричного дальнего света, городского освещения и освещения поворотов, а также синие

элементы дизайна доступны в качестве опции наряду с фарами M Shadowline с темными вставками (стандартно для нового BMW X3 M50 xDrive).

Все варианты модели, за исключением бескомпромиссно спортивного BMW X3 M50 xDrive, оснащены задним фартуком со встроенными выхлопными трубами и с акцентной полосой из сатинированного алюминия. Светодиодные задние фонари предлагают новый взгляд на компоновку моделей BMW X – они имеют источники света в стреловидной форме.

Новый BMW X3 в стандартной комплектации оснащается легкосплавными колесными дисками диаметром 18 дюймов. Диски размером 19 дюймов в стандартной комплектации предлагаются для нового BMW X3 30e xDrive (20- и







21-дюймовые доступны в качестве заводских опций).

Обновленный BMW X3 можно заказать в однотонном исполнении или в восьми металлизированных оттенках окраски кузова, включая новый металлизированный оттенок Dune Grey. Модели, произведенные на заводе BMW Group Plant Spartanburg, будут доступны с тремя дополнительными вариантами окраски кузова BMW Individual (включая два матовых мерцающих варианта Frozen), а также с более чем 15 специальными вариантами окраски BMW Individual.

В портфолио силовых агрегатов нового BMW X3 входят высокоэффективные двигатели внутреннего сгорания последнего, а также подключаемая гибридная система с новейшей технологией BMW eDrive. На вершине модельной

линейки располагается BMW X3 M50 xDrive с наиболее развитыми динамическими характеристиками. Шестицилиндровый рядный бензиновый двигатель BMW X3 M50 xDrive сочетается с технологией мягкого гибрида 48 В, как и четырехцилиндровые бензиновые и дизельные агрегаты в новых BMW X3 20 xDrive и BMW X3 20d xDrive, которые также доступны с момента запуска обновленной версии модели. Между тем новый BMW X3 30e xDrive с подключаемым гибридным приводом предлагает увеличенный запас хода на электротяге – до 80-90 километров (в цикле WLTP). Расположенный под задним сиденьем аккумуляторный блок обеспечивает 19,7 кВт\*ч полезной энергии, что почти вдвое больше, чем раньше. Функция адаптивной рекуперации нового BMW X3

также помогает максимально увеличить запас хода на электричестве. Восьмиступенчатая коробка передач Steptronic с подрулевыми переключателями на рулевом колесе входит в стандартную комплектацию всех версий модели. Стандартная тормозная система в новом BMW X3 использует однопоршневые дисковые тормоза с плавающим суппортом как на передних, так и на задних колесах.

Салон нового BMW X3 сочетает в себе функциональность, простор и характерный фирменный стиль. Дизайн панели приборов и отделки дверей, а также выбранные для них материалы знаменуют собой новый взгляд на модельный ряд бренда. В новинке обращают на себя внимание цифровой изогнутый дисплей, панель управления BMW, новые варианты рулевого колеса и электрически регулиру-







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

емые спортивные сиденья, а также переработанная центральная консоль с новым рычагом селектора передач. Сиденья в стандартной комплектации модели оформлены тканью Escopceer, изготовленной из переработанных материалов. Система BMW iDrive с QuickSelect на базе операционной системы BMW 9 позволила значительно сократить количество физических кнопок. Комплекс экранов состоит из 12,3-дюймового информационного дисплея и 14,9-дюймового контрольного дисплея. Новый BMW X3 в стандартной комплектации оснащен интерфейсом Bluetooth, четырьмя портами USB-C, розеткой питания 12 В на центральной консоли и в багажном отделении. В списке стандартного оборудования также можно найти BMW Live Cockpit Plus с облачной навигационной системой BMW Maps и аудиосистему с шестью динамиками и 100-ваттным усилителем. Световые элементы в интерьере сопровождают диалог с BMW Intelligent Personal Assistant. Подсветка служит для индикации входящего телефонного звонка, подсветки беспроводного зарядного порта, обозначения открытой двери или включения двигателя, а также для приветствия и прощания автомобиля с владельцем.

Стандартная комплектация обновленной версии модели теперь включает в себя дополнительные функции комфорта, систем помощи и цифровых сервисов, а также сигнализацию, электрический механизм складывания наружных зеркал, зеркало заднего вида и наружное зеркало со стороны водителя, которые затемняются автоматически.

Функция Comfort Access позволяет открывать и закрывать заднюю дверь без помощи рук. Багажное отделение



увеличилось как в длину, так и в ширину. Когда все пять сидений заняты, новый BMW X3 предлагает 570 литров багажного пространства (BMW X3 30e xDrive – 460 литров), что на 10 литров больше, чем у предыдущего варианта модели. Складывание всех секций спинки заднего сиденья с ее стандартным разделением 40:20:40 позволяет увеличить грузовое пространство до 1700 литров (BMW X3 30e xDrive – 1600 литров).

Защита пассажиров в новом BMW X3 максимизирована за счет опорных конструкций с высокой несущей способностью, зон деформации оптимального размера, чрезвычайно жесткой пассажирской ячейки и высокоэффективных удерживающих систем, работа которых точно координируется электроникой. Новый BMW X3 в стандартной комплектации оснащен системой предупреждения

о фронтальном столкновении с торможением, которая помогает водителю избежать столкновений с транспортными средствами впереди, со встречными транспортными средствами, с транспортными средствами, пересекающими дорогу, или с неподвижными транспортными средствами, а также с пешеходами или велосипедистами.

BMW X3 будет производиться на заводах BMW Group в Спартанбурге (США) и Росслине (Южная Африка). Выход на рынок нового BMW X3 начнется в США и Европе в четвертом квартале 2024 года. Затем с января 2025 года модель начнет поступать в продажу в других странах. Ключевыми рынками продаж нового BMW X3 названы США, Германия, Италия, Испания, Япония, Южная Корея, Южная Африка, Канада и Латинская Америка. ■



www.avtomalyar.kz

РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

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





В рамках мировой премьеры Volkswagen представил две новые топовые модели Golf – Golf R и Golf R Variant. Полноприводные автомобили линейки R приобрели обновленный дизайн, более мощный двигатель, расширенный набор специального оборудования, адаптивное управление шасси DCC03, новую информационно-развлекательную систему и обновленный интерьер.

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал VW

## GOLF R ОБНОВЛЕН И ДОПОЛНЕН

Volkswagen R как бренд премиум-класса уже более двух десятилетий предлагает специальные модели. Благодаря оборудованию, обеспечивающему повышенную производительность, в сочетании с выразительным дизайном машины с индексом R вызывают энтузиазм у огромного количества поклонников во всем мире. История успеха Volkswagen Golf R началась в 2002 году с легендарного Golf R32 – на сегодняшний день продано более 250 000 экземпляров этой модели и последующих версий.

В основу новейших версий Golf R и

Golf R Variant было положено восьмое поколение Golf, которое в этом году получило серьезное обновление. В передней части наиболее яркими деталями экстерьера выглядят фары LED Plus, подсвеченный знак VW и дефлекторы в бампере. Новые задние фонари – светодиодные. Дополнительную прижимную силу обеспечивает увеличенный спойлер на крыше. Особого внимания заслуживают 19-дюймовые кованые колесные диски Warmenau, доступные в качестве дополнительной опции. Они имеют привлекательный минималистичный дизайн и весят всего

восемь килограммов каждый. Кроме того, эти диски эффективно охлаждают тормоза, что особенно ценно на гоночной трассе.

Мощность двухлитрового двигателя с турбонаддувом увеличилась на 14 л. с. по сравнению с предшественниками этих моделей и составляет 333 лошадиные силы. Крутящий момент на колеса транслируют семиступенчатая DSG и полный привод 4motion с системой R-Performance Torque Vectoring. Благодаря дополнительному пакету R-Performance на 20 км/ч возрастает максимальная скорость автомобилей – с







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

250 до 270 километров в час. Две версии Golf R сейчас являются самыми быстрыми в мире серийными моделями Volkswagen наряду с Arteon R Shooting Brake. Помимо более высокой максимальной скорости пакет R-Performance предлагает два дополнительных режима для любителей автоспорта: Drift и Special. Специальный режим был специально адаптирован к условиям Северной петли Нюрбургринга.

Адаптивное управление шасси (DCC), устанавливаемое в стандартной комплектации на автомобили, продаваемые в Германии, представляет собой технологию, которая непрерывно реагирует на дорожное покрытие и манеру вождения, принимая во внимание различные элементы — маневры рулевого управления, торможения и ускорения. Компоненты ходовой части под действием DCC координируются, их действие дополнительно оптимизируется с помощью Vehicle Dynamics Manager. Таким образом, DCC обеспечивает высочайший уровень комфорта и оптимальную динамику движения. Это позволяет новым моделям R легко балансировать между повседневной ездой и спортивностью.

Интерьер моделей Golf R с точки зрения эргономики максимально адаптирован к потребностям водителя. Водитель и передний пассажир сидят на спортивных сиденьях со встроенными подголовниками. Снова стал доступен опциональный салон из черной кожи наппа с элементами, имитирующими карбон, и с логотипом «R» на спинках сидений. В качестве опции также доступны детали отделки из настоящего карбона.

Модели Golf R в стандартной комплектации оснащены усовершенствованной системой Digital Cockpit Pro с диагональю дисплея 26 сантиметров. В дополнение к классическому дизайну Digital Cockpit Pro в Golf R предлагаются спортивная форма и колористика приборов, вклю-



чающая центральный круглый тахометр, а также пакет R-View с горизонтальным индикатором оборотов двигателя. Пакет R-Performance в новых вариантах модели также включает GPS-таймер круга и G-метр (измеритель боковой нагрузки), оба прибора отображаются в Digital Cockpit Pro. Инженеры оптимизировали и отзывчивость сенсорных датчиков рулевого колеса.

Аппаратное и программное обеспечение информационно-развлекательной системы также было обновлено. Система теперь оснащена наиболее крупным дисплеем, предлагаемым Volkswagen, с диагональю 32,8 сантиметра. Работа оптимизирована благодаря новой графике и новой структуре меню. Предложено также управление сенсорными

ползунками с подсветкой для автоматического климат-контроля и регулировки громкости. Голосовой помощник IDA03 взаимодействует с программным обеспечением через искусственный интеллект ChatGPT.

В дополнение к Golf R и Golf R Variant Volkswagen предлагает эксклюзивный Golf R Black Edition — модель, которую можно заказать в ограниченный период времени, лишь на старте продаж обновленной спортивной линейки. Дизайн этой машины выполнен в черном цвете — здесь затемненные светодиодные матричные фары IQ.Light, темные значки «W» и логотипы «R», черные тормозные суппорты, черные 19-дюймовые колеса Estoril и черные накладки на выхлопных патрубках. ■







## DELOREAN DMC-12

Текст: Илья Фарбер, фотоматериал Electrogenic

# НАЗАД В БУДУЩЕЕ ИЛИ ВПЕРЕД В

Британская компания Electrogenic выпустила комплект «подключи и работай» для электрификации знаменитого автомобиля DeLorean DMC-12, который, как известно, сняли в образе машины времени в фильме «Назад в будущее». По мнению авторов модернизации, комплект обеспечивает автомобилю по-настоящему динамичные характеристики, соответствующие научно-фантастическому образу.

Таковыми комплектами от Electrogenic уже переоснащались Land Rover Defender, классический Porsche 911, оригинальный Mini и даже Rolls-Royce Phantom II 1929 года, электрифицированный по индивидуальному заказу для голливудской звезды Джейсона Момоа. Electrogenic также использует свои технические знания для модернизации военной техники.

Электрический привод позволяет DeLorean DMC-12 преодолеть свыше 240 км на одной полной зарядке и за час восстановить потенциал с помощью быстрой зарядки CCS. Пакет преобразования DeLorean EV использует запатентованную на международном рынке







ДЛЯ ПРОСМОТРА ФУТЖИ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ПРОУМ  
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ

**pitstop**



# В ПРОШЛОЕ

технологию и является обратимым. Импульсом к разворачиванию проекта стал большой интерес автолюбителей всего мира к перспективе преобразования DeLorean в электромобиль. Любители фантастики полагали, что дизайн машины по-прежнему поражает воображение, притом что двигатель уже никого не впечатлял.

Модель DMC-12 была задумана бывшим руководителем General Motors Джоном Де Лорианом в конце 1970-х годов. Разработанный легендарным итальянским дизайнером Джорджетто Джуджаро DMC-12 с дверью типа «крыло чайки» с самого начала был спроектирован так, чтобы быть экологичным и долговечным. В его конструкции использовалась новаторская комбинация

композитов и панелей из нержавеющей стали, это гарантировало, что он не будет ржаветь, как многие автомобили того времени. Де Лориан хотел, чтобы автомобили служили как можно дольше. И, кстати говоря, три четверти произведенных серийно DMC-12 до сих пор находятся на дорогах, что является неплохим результатом для автомобиля, которому более 40 лет.

DMC-12 был спроектирован, изготовлен и сертифицирован для продажи в США всего за 28 месяцев. Двигатель V6, полученный от Peugeot-Renault-Volvo (PRV), многие сразу же назвали слабым местом машины. После модификации в соответствии с нормами выбросов США он выдавал всего 130 л. с., что, конечно, мало для спортивного автомобиля. Тем







не менее, поступив в продажу в середине 1981 года, DMC-12 поначалу имел большой успех. До того как в конце 1982 года бизнес DeLoorean закрылся, было выпущено свыше 9000 автомобилей.

Команда инженеров, дизайнеров и программистов Electrogenic, используя CAD-моделирование, тщательно разработала решение для электрической трансмиссии, оптимально вписав ее в архитектуру автомобиля, ничего не меняя в первоначальной конструкции. Машину оснастили новыми аккумуляторными емкостью 43 кВт·ч, установив их вместо топливного бака под передним багажным отделением и над двигателем в задней части. Аккумуляторы питают двигатель, передавая мощность в 160 кВт и транслируя крутящий момент в 3200 Нм на задние колеса. Благодаря повышенной мощности и мгновенному крутящему моменту электрифицированный DMC-12, который весит всего на 40 кг больше, чем оригинальная версия, способен разогнаться с места

до 100 км/ч менее чем за пять секунд. Испытатели электрифицированной версии сообщают, что машина имеет достаточный запас мощности и производительности, оригинальная подвеска автомобиля, разработанная специалистами Lotus, отлично справляется с вновь обретенным крутящим моментом. Рекуперативное торможение, которое можно регулировать в зависимости от предпочтений владельца, помогает восстанавливать энергетический потенциал. DMC-12 поддерживает протокол V2L, обеспечивающий мощность в 3 кВт при 240 В переменного тока, поэтому владелец машины может заряжать ноутбук, включать холодильник или даже заряжать другой автомобиль на ходу.

Инженеры Electrogenic также добавили ряд профилей движения: от режима «эко», увеличивающего запас хода, до максимально производительного режима «спорт». Первый электрический DMC-12 оснащен рядом специальных функций, включая сервис Apple CarPlay, улуч-



шенную систему кондиционирования и специальную цифровую приборную панель.

Во время дорожных испытаний и калибровки DeLoorean постоянно останавливали фанаты, чтобы поближе рассмотреть машину и сфотографироваться с ней. Разработчики проекта электрического DMC-12 уверены, что своими стараниями они помогут сохранить настоящую культурную ценность для будущих поколений.







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

ШОУРУМ  
НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ



# ALFA ROMEO JUNIOR

## ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ



Текст: Михаил Логинов,  
фотоматериал Alfa Romeo

Первый этап тестов проходит на полигоне Балокко (провинция Верчелли, Италия). Инженеры с помощью пилотов-испытателей занимаются там калибровкой рулевого управления, чтобы сделать его наиболее информативным и точным. С машиной работает та же команда, которая создала 4C, 8C, Giulia & Stelvio Quadrifoglio и Giulia GTA. Трасса, на которой тестируют электромобиль, тоже имеет славную историю — все дорожные Alfa Romeo последних нескольких десятилетий подвергались доводочным испытаниям именно на полигоне Балокко. Кроме того, команда Alfa Corse тестировала и настраивала здесь гоночные автомобили, участвовавшие в международных автогонках (F1 — DTM — Super Turismo).

Alfa Romeo Junior оснащен спортивной подвеской со стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади. Тормозная система имеет передние диски диаметром более 38 см с четырехпоршневыми моноблочными суппортами. Оптимальное сцепление с дорогой машине обеспечивают дифференциал Torsen и 20-дюймовые шины.

Команда инженеров Alfa Romeo завершила разработку проекта Alfa Romeo Junior. Этот компактный спортивный автомобиль оснащен новым электродвигателем мощностью 280 л. с. (207 кВт), и теперь испытания резвой машины перемещаются из лабораторий на трассу.







## БЕЗ ПРОБЛЕМ В СИСТЕМЕ ОХЛАЖДЕНИЯ

Итак, представим себе нештатную ситуацию на дороге: температура охлаждающей жидкости, согласно показаниям индикатора, поднялась до красной зоны. Отчего это может быть? И какие действия необходимо предпринять водителю в первую очередь?

Причин может быть несколько:

- разгерметизация системы охлаждения и утечка антифриза;
- неисправность вентилятора системы охлаждения;
- электрическая неисправность датчиков;
- механическая неисправность элементов системы охлаждения (термостат, помпа, ремень навесного оборудования).

Последовательность же действий может быть такова: заглушить двигатель, открыть капот, проверить уровень антифриза в расширительном бачке (ни в коем случае не открывать крышку бачка, пока двигатель не остынет). Следует обратить внимание на то, сработал ли вентилятор охлаждения радиатора при критической температуре двигателя. Необходимо проверить внешнее состояние шлангов и соединений внешнего радиатора, осмотреть термостат, радиатор отопителя.

Нужно пощупать верхний и нижний шланги основного радиатора. Температура должна быть приблизительно одинаковой, если это не так, причина может быть в заклинившем термостате, при условии исправности других элементов.

Утечка через торцевое уплотнение помпы редко бывает значительной. Как правило, долив воды до надлежащего уровня позволяет проехать с нарушением герметизации помпы довольно значительное расстояние. Если есть такая возможность, стоит устранить неисправность при помощи подручного инструмента и запасных частей. Можно долить в систему охлаждения обычную чистую воду, но только для

Сбой в системе охлаждения двигателя внутреннего сгорания может произойти по нескольким причинам. Каковы они? И как взять ситуацию под контроль, не допуская поломок в будущем? Об этом рассказали специалисты компании bilstein group.

того, чтобы доехать до ближайшей СТО. После этого необходимо слить воду, промыть систему и залить антифриз. Вода обладает хорошей теплопроводностью, но не имеет надлежащих смазывающих и антикоррозионных свойств, как антифриз. Поэтому воду можно использовать только для перемещения на короткие дистанции, до ближайшей мастерской. Длительная эксплуатация системы охлаждения на воде приведет к образованию коррозии и выходу из строя помпы.

Если же произошел разрыв ремня навесного оборудования, а запасной ремень отсутствует, придется вызвать эвакуатор. Так же придется поступить, если моторное масло на щупе приобрело белесый оттенок, — это может свидетельствовать о том, что антифриз попал в масло. Движение своим ходом в этом случае недопустимо.

Первичную проверку вентилятора системы охлаждения можно сделать простым способом, при условии исправности системы кондиционирования. При включении кондиционера приблизительно через 10–20 секунд должен заработать вентилятор. Если этого не произошло, значит, кондиционер или вентилятор неисправны. Отремонтировать вентилятор вряд ли получится в «полевых условиях», поэтому также придется либо вызывать эвакуатор, либо передвигаться с остановками, отслеживая температуру ДВС.

Водителю следует знать, что система кондиционирования





ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

влияет на температурный режим двигателя, так как она дает дополнительную нагрузку на систему охлаждения. Особенно частая проблема в автомобилях с системой кондиционирования – загрязнение радиатора кондиционера (конденсора) и, как следствие, основного радиатора системы охлаждения. Это приводит к значительному росту температуры двигателя из-за неэффективности охлаждения – вентилятор не может отводить тепло из забитых грязью ячеек радиатора. В запущенных случаях такая ситуация способна привести к критическому перегреву двигателя. Определить степень загрязнения радиаторов можно даже на слух. Как правило, в таких случаях при включении кондиционера вентилятор системы охлаждения работает на повышенных оборотах, громче обычного. В стандартных условиях эксплуатации автомобиля рекомендуется мыть радиатор как минимум раз в год, перед началом летнего сезона.

Неисправность может быть также связана с неисправностью термостата (заклинил в закрытом положении) или с неверными показаниями датчика температуры охлаждающей жидкости. В случае с заклинившим термостатом жидкость циркулирует по малому кругу, не проходя через основной радиатор. Соответственно, работающий вентилятор не участвует в процессе охлаждения. В данном случае снизить температуру антифриза поможет открытый контур радиатора отопителя, поэтому рекомендуется поставить регулятор температуры в салоне на максимальную температуру. Также рекомендуется максимально снизить электронную нагрузку, то есть отключить все потребители, не обеспечивающие движение машины. При заклинившем термостате передвигаться также придется с остановками, не допуская работы двигателя при критической температуре.

Неисправность датчика температуры в современных ДВС обычно сопровождается включением вентилятора системы охлаждения на предельной скорости. При этом двигатель может иметь нормальную рабочую температуру. Иногда помогает такой прием: снять фишку с разъема датчика и поджать контакты при помощи острого предмета. Но если это не помогло, то доехать до станции техобслуживания можно и в аварийном режиме.

На температурный режим двигателя существенно влияют также некоторые факторы, напрямую не связанные с системой охлаждения. Так, например, очень важно качество топлива и моторного масла. Помимо смазывающих свойств масло и топливо обладают свойством отводить тепло от горячих участков двигателя за счет постоянной циркуляции и охлаждения в теплообменниках. Топливо, как правило, обновляется довольно часто и не успевает окисляться (при условии, что это качественное топливо), но масло функционирует в системе довольно длительный период времени (в среднем год или 10 тыс. км), именно поэтому моторное масло загрязняется продуктами износа, окисляется и теряет свои рабочие свойства, что приводит и к ухудшению теплоотвода. Не стоит забывать, что сложные условия эксплуатации автомобиля, высокая температура двигателя вдвое сокращают срок регламентной замены масла.

Влияет на температурный режим ДВС и степень износа каталитических нейтрализаторов. С забитым катализатором затрудняется ток выхлопных газов через систему выпуска, что приводит к значительному росту температуры.

Некачественный антифриз тоже может вывести из строя компоненты системы охлаждения, так как в отличие от него качественный продукт наделен смазывающими и антикоррозионными свойствами и значительно снижает кавитацию, а также позволяет работать двигателю при низких температурах. Отсутствие этих свойств в некачественном антифризе ведет к выходу из строя дорогостоящих компонентов системы охлаждения и, как следствие, к выходу из строя двигателя.

А вот смешивать антифриз разных цветов и производителей, вопреки расхожему мнению обывателей, можно. Одна



Фото: bilstein group

и та же классификация антифриза может быть представлена в различных цветах у разных производителей. Например, у febi и SWAG один и тот же антифриз класса G11 может быть представлен как в желтом, так и в синем цвете. Они смешиваются между собой без каких-либо негативных последствий. Однако подбирать антифриз необходимо исключительно по допуску или оригинальному номеру автопроизводителя.

А вот использовать неразбавленный концентрат антифриза нельзя. Без воды он очень плохо отводит тепло. Помимо этого, температура кристаллизации концентрата антифриза в зимний период довольно высокая, всего лишь –18 градусов Цельсия. Стандартная рекомендация для смешивания концентрата с водой – 1:1. В такой пропорции обеспечиваются оптимальный теплоотвод и температура замерзания до –36 градусов. Допуски и рекомендации автопроизводителей можно найти на сайте производителя антифриза. Помимо прочего, специалисты bilstein group всегда готовы дать полезные рекомендации в разделе «Техническая информация» и ответят на вопросы в разделе «Техническая поддержка».

Интересно было узнать, какие детали в системе охлаждения меняют по наличию видимых признаков износа, а какие необходимо менять строго по регламенту. На этот вопрос специалисты ответили так: современные реалии свидетельствуют о тенденции к снижению затрат на обслуживание автомобиля. При этом все большую роль играет экологическая составляющая, это в первую очередь касается правил утилизации антифриза. Поэтому многие компоненты современных систем охлаждения рассчитаны на весь срок службы автомобиля, в среднем это 10 лет или 200 тыс. км пробега. Регламент замены антифриза может отличаться в зависимости от рекомендаций того или иного автопроизводителя. Если следовать классификации VAG, то усредненные значения по всем автопроизводителям таковы: (HOAT) G11 раз в два года или через 60 тыс. км; (OAT) G12 или G12+ раз в пять лет; G12++, G13, G12 Evo, как правило, раз в десять лет. Замену помпы (в случае привода ремнем ГРМ), как правило, совмещают с заменой ремня ГРМ. Именно поэтому у febi и SWAG есть в ассортименте продукции готовые комплекты.

И наконец, какие же запчасти и инструменты необходимо иметь под рукой на случай возможных неполадок системы охлаждения? Как считают эксперты, в дороге не лишними будут пятилитровая канистра с водой, универсальный набор отверток и ключей, несколько универсальных металлических хомутов для шлангов системы охлаждения, запасной ремень навесного оборудования (можно возить с собой старый).

Желаем вам доброго пути без поломок!

Антифриз-концентрат G11 – желтый



Антифриз-концентрат G11 – синий



Для перехода на сайт технической поддержки сканируй QR code







# GR YARIS

Текст: Михаил Логинов, фотоматериал Toyota

## — МАШИНА С ЧЕМПИОНСКИМ ХАРАКТЕРОМ

Toyota существенно обновила хетчбэк GR Yaris. Инженеры усилили жесткость кузова, нарастили мощность двигателя, предложили новую автоматическую коробку передач, усилили подвеску и модернизировали панель управления. Помимо этого, обновленная модель представлена в эксклюзивных версиях Ogier и Rovanger, разработанных гонщиками.

Впервые GR Yaris был представлен в 2020 году. С момента запуска модели по всему миру продано свыше 40 000 экземпляров, причем около половины – в Европе. Модель получила такой положительный отклик при запуске, что разработчики Toyota могли бы подумать, что работа завершена. Это был автомобиль, который сразу же взлетел на вершину сегмента хотхетчей, оставив позади всех конкурентов. На самом деле то было только начало истории. За три года, прошедшие с 2020-го, инженерами и дизайнерами прилагались недюжинные усилия, чтобы сделать автомобиль еще лучше: более мощным, более отзывчивым и более управляемым.

С самого начала это был не просто еще один хотхетч: это был автомобиль, который с инженерной точки зрения и дизайна напрямую использовал чемпионский опыт Toyota Gazoo Racing в WRC. Инженеры Toyota Gazoo Racing работали с профессионалами кольцевых и раллийных гонок, чтобы обогатить GR Yaris как автомобиль, который дает особые впечатления. Технические, дизайнерские и конструктивные усовершенствования, по мнению разработчиков, сулят еще большее удовольствие от управления этим полноприводным спортивным автомобилем.

Максимальная мощность турбированного трехцилиндрового двигателя





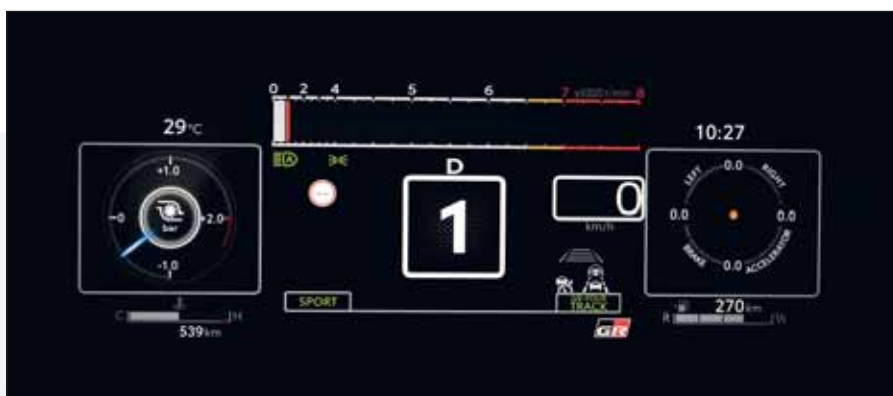


ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

объемом 1,6 л. с. увеличена до 280 л. с. (на 19 л. с.), максимальный крутящий момент возрос на 30 Нм, до 390 Нм. Спортивный звук двигателя форсируется через усилитель аудиосистемы. Восьмиступенчатая автоматическая коробка передач Gazo Racing Direct оснащена спортивным алгоритмом быстрого переключения. Увеличение количества передач с шести до восьми позволяет трансмиссии иметь более близкие передаточные числа. Оптимизированное программное обеспечение новой трансмиссии настроено, чтобы определять, как водитель использует тормоз и акселератор. Таким образом система предвидит необходимость переключения передач. Управляемость автомобиля поддерживается передним и задним самоблокирующимися дифференциалами Torsen. Оптимальное сцепление и тяга достигаются с помощью системы постоянного полного привода GR-Four с электронным управлением.

Главный инженер Toyota Наохико Сайто заверил, что каждый аспект нового GR Yaris включает в себя ноу-хау и опыт, полученный гонщиками из реальных ситуаций в автоспорте. Новаии были испытаны в раллийном чемпионате Японии и в японской серии гонок на выносливость.

В обновленной версии модели доступен новый режим движения, позволяющий адаптировать автомобиль как для спортивной езды, так и для повседневного использования. Режимы Sport, Normal и Eco включают различные настройки электроусилителя рулевого управления, работы кондиционера, реакции дроссельной заслонки и даже приборной панели. В каждом режиме баланс крутящего момента автоматически регулируется в зависимости от действий водителя, поведения автомобиля и состояния дороги.



Новый GR Yaris имеет специально разработанное шасси, сочетающее в себе элементы платформ Toyota GA-B и GA-C. Легкий кузов GR Yaris стал еще жестче за счет увеличения количества сварных швов примерно на 13% и благодаря применению примерно на 24%

большого количества конструкционного клея. Крыша автомобиля сделана из легкого «кованого» карбона, капот и двери — из алюминия. В подвеску добавлены дополнительные болты для крепления передних амортизаторов к кузову.







Тормозная система GR Yaris состоит из передних вентилируемых дисков диаметром 35,6 см с четырехпоршневыми алюминиевыми суппортами и задних вентилируемых дисков диаметром 29,7 см с двухпоршневыми алюминиевыми суппортами. Суппорты окрашены в красный цвет и украшены логотипом «GR».

Новый GR Yaris оснащен 18-дюймовыми легкосплавными колесными дисками с многоспицевым дизайном, «обутыми» в высокопроизводительные шины Michelin Pilot 4S. В качестве опции предлагаются 18-дюймовые кованые легкосплавные диски BBS.

Изменения в экстерьере новинки

продиктованы функциональностью и инженерной целесообразностью. В передней нижней части автомобиля установлена новая стальная сетка, оптимизированная для наилучшего баланса прочности и снижения веса. Боковая решетка радиатора имеет увеличенное отверстие, а нижняя часть бампера имеет новую разделенную конструкцию, что упрощает и удешевляет ремонт или замену.

В задней части отверстие по нижнему краю накладке позволяет воздуху выходить из-под пола, уменьшая аэродинамическое сопротивление и отводя тепло от выхлопной системы. Задние фонари были подняты повыше, что

снизило риск их повреждения. Перенесен и стоп-сигнал — со спойлера на заднюю дверь, чтобы все освещение сзади находилось в прямой видимости для следующих за GR Yaris водителей. Перемещение стоп-сигнала также облегчает замену или настройку спойлера. Новый GR Yaris имеет новый оттенок окраски кузова Precious Metal в дополнение к традиционным цветам Emotional Red, Precious Black и Super White/Platinum White Pearlescent.

В интерьер модели внесены существенные изменения, чтобы придать кабине по-настоящему спортивный вид и удобство. Для быстрого и интуитивно понятного управления изменено







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

положение клавиш – ближе к водителю размещены кнопки интеркулера, системы VSC-Off и аварийной сигнализации. Со стороны пассажира увеличена полка, поэтому появилось место для установки дополнительных счетчиков или штурманского монитора.

Чтобы обеспечить водителю лучшее положение, его сиденье было опущено на 2,5 см, соответствующим образом отрегулировано положение рулевого колеса. Верхний край приборной панели снижен на пять сантиметров, изменилось и положение зеркала заднего вида. Это существенно улучшило обзор для водителя. Новый 12,3-дюймовый цифровой комбиниметр имеет два режима компоновки – дорожный и спортивный. Стандартная комплектация модели предусматривает наличие мультимедийной системы Toyota Smart Connect+ с восьмидюймовым сенсорным экраном, навигацию (как облачную, так и встраиваемую), а также интеграцию беспроводного смартфона с сервисами Apple CarPlay и Android Auto.

Новый GR Yaris в стандартной комплектации оснащен третьим поколением системы Toyota Safety Sense, обеспечивающей комплекс мер для обнаружения потенциальных опасностей, предупреждения о них и, при необходимости, рулевого управления или торможения, чтобы избежать столкновения. Система предотвращения столкновений теперь может распознавать мотоциклы и пересекающие дорогу транспортные средства.

Наряду с серийной версией GR Yaris наиболее требовательным ценителям спортивного вождения будут предложены две специальные версии,



МИНИАТЮРА

КОМПАКТНЫЕ АВТОМОБИЛИ, КОНЦЕПТЫ

pitstop



разработанные при личном участии чемпионов Toyota Gazoo Racing World Rally Team (TGR-WRT) Себастьяна Ожье и Калле Рованперя. Эксклюзивные версии автомобиля были впервые представлены на ралли Монте-Карло, на открытии чемпионата мира по ралли FIA (WRC) 2024 года и будут выпущены

в очень ограниченном количестве. Обе версии автомобиля оснащены 1,6-литровым трехцилиндровым двигателем мощностью 280 л. с. с турбонаддувом и крутящим моментом в 390 Нм в сочетании с шестиступенчатой интеллектуальной механической коробкой передач (6iMT).







# VERNE И ВОЗЬМИ С НОВА

В пригороде Загреба (Хорватия) компания Rimac представила проект Verne – концепцию городской мобильности, реализуемую беспилотными электромобилями. Этот проект задуман и развивается Мате Римацем и двумя его коллегами из Rimac Group – генеральным директором Verne Марко Пейковичем и главным дизайнером Verne Адриано Мудри.

Название Verne авторы проекта придумали в честь писателя Жюль Верна, которого называют «человеком, придумавшим будущее». Идея новаторства и дух исследовательского поиска разжигали любопытство в

нескольких поколениях ученых. Жюлю Верну принадлежит и раскрытие темы захватывающих путешествий. В инновационном проекте Verne интересно многое: дизайн транспортного средства, его автономность, функциональные воз-

можности и, конечно, услуга как таковая, базирующаяся на специализированной инфраструктуре.

Автомобиль Verne не похож на то, что сейчас можно увидеть на улицах. Он разработан на новой, специально







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

МИНИАТУРА

pitstop

КОМПАКТНЫЕ АВТОМОБИЛИ, КОНЦЕПТЫ



созданной платформе AD Mobileye Drive. Платформа разработана как гибкая и масштабируемая, чтобы соответствовать требованиям автономного вождения в различных локациях, на разных типах дорог, в различных климатических условиях и даже с учетом локальных стилей вождения. Все это имеет решающее значение для планов по развертыванию.

Почему двухместный? Потому что данные исследований показали: девять из десяти поездок соверша-

ются с одним или двумя пассажирами в салоне. Сервис мобильности Verne намерен предоставить любому горожанину такие комфортные условия, которые сейчас имеют лишь очень состоятельные владельцы люксовых лимузинов. Разработчики Verne сообщают, что в их машине больше места, чем в Rolls-Royce. Пассажиры автономно управляемых бесшумных автомобилей во время поездки смогут думать, учиться или отдыхать. Verne обещает превратить время в пути в возмож-

ность личностного роста, открытий и удовольствия.

Ключевой чертой дизайна Verne являются общие пропорции. Уникальная форма – это, по словам разработчиков, результат проектирования автомобиля «изнутри наружу», а также подход, ориентированный на безопасность. Машина имеет обтекаемую крышу и прочный кузов, в различные части которого интегрированы камеры, радары, лидары ближнего и дальнего действия, а также системы их очистки. Verne не







имеет дворников и внешних зеркал, это улучшило аэродинамические характеристики и упростило мойку автомобиля. Багажник в Verne есть, поэтому пассажирам не придется беспокоиться, если они отправляются в аэропорт с большим количеством багажа или совершили результативный поход по магазинам.

По мнению разработчиков Verne, дизайн интерьера консолидирует в себе комфорт представительского лиму-

зина с размерностью компактного автомобиля. Перед поездкой через приложение можно персонализировать настройки автомобиля, настроив положение сидений, освещение, температуру в салоне и даже запах. То есть, не владея личным автомобилем, заказчик будет воспринимать Verne как собственный.

Инженеры оптимизировали дверной проем, чтобы люди могли просто попасть внутрь и сразу сесть.

Раздвижные двери были разработаны так, чтобы не мешать потоку движения вокруг автомобиля. Оказавшись внутри, пассажиры могут вытянуть ноги и устроиться очень комфортно. Большие сиденья обеспечивают пять различных положений. Между сиденьями находится сенсорная панель для взаимодействия с бортовой системой, позволяющей менять настройки. Физический переключатель, используемый для запуска







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

и останки поездки, дает клиенту дополнительное чувство контроля над автономно управляемым транспортным средством. Разработчики стремились сделать салон автомобиля похожим на гостиную. Здесь нет типичной приборной панели, рулевого колеса и педалей. Но есть сверхширокий 43-дюймовый дисплей, он предназначен для развлечений, а также для получения информации о поездке. Автомобиль Verne – идеальное место для прослушивания музыки или просмотра фильмов на широком экране с 17 динамиками в салоне. В крыше автомобиля предусмотрен круглый люк – кольцо Halo.

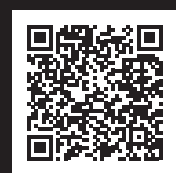
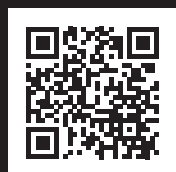
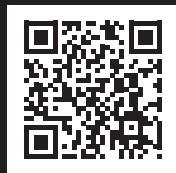
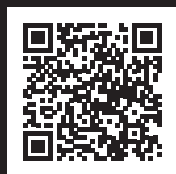
Чтобы обслуживание Verne стало бесперебойным и эффективным в любом городе, проект требует создания специализированной инфраструктуры под названием Mothership. На базовых станциях автомобиля Verne будут ежедневно проверяться, обслуживаться, очищаться и заряжаться. Это гарантирует, что клиент всегда будет получать работоспособный и чистый автомобиль. Первый Mothership будет построен в Загребе. Здесь же начнется строительство завода для крупномасштабного производства автономных электромобилей.

В Загребе будет запущен и стартовый сервис Verne. За ним последуют города Англии и Германии, Ближнего Востока. Компания уже подписала соглашения с 11 городами и ведет переговоры с руководством более чем 30 мегаполисов по всему миру. Выгоды для городов очевидны, это оптимизация транспортной системы, сокращение числа личных автомобилей в центре города, освобождение полос движения и парковочных мест. Решение, предлагаемое Verne Service, должно оказать положительное воздействие на окружающую среду, повысить безопасность дорожного движения. ■

**В 2011 году Мате Римац основал компанию Rimac Automobili. Тогда у него была мечта разработать первый в мире полностью электрический гиперкар. В 2021 году команда Rimac представила автомобиль Nevera, оснащенный батареей емкостью 120 кВт\*ч и электрической трансмиссией мощностью в 1914 лошадиных сил. На сегодня Nevera позиционируется как один из наиболее мощных и быстро разгоняющихся серийных автомобилей в мире. В этом проекте вместе с Мате были задействованы двое его коллег и друзей – Марко Пейкович, ныне генеральный директор Verne, и Адриано Мудри, дизайнер Nevera и главный дизайнер Verne. Десять лет назад они предприняли первые попытки построить в Хорватии автомобильную компанию. Тогда это было неосуществимо по целому ряду причин, но сегодня Rimac Technology поставляет сложные аккумуляторные системы и двигатели крупнейшим в мире автопроизводителям, включая BMW и Porsche. Bugatti Rimac производит гиперкары, проводит техническую экспертизу и неустанно внедряет инновации в сфере электромобилей. Кампус Rimac – один из самых амбициозных строительных проектов в Европе. Многие из этого еще совсем недавно казалось невозможным... и все же это было сделано. Verne – следующий вызов для Rimac Technology.**



www.pitstop.kz



ЧИТАЙТЕ НАШ ЖУРНАЛ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ!

www.pitstop.kz





# SMART №1

## С ДОПОЛНЕНИЯМИ



Brabus совершенствует свой электрический кроссовер Smart №1. Новая программа индивидуализации предлагает для этого автомобиля специально разработанные аэродинамические компоненты, элементы подвески и эксклюзивные дополнения интерьера.

**В**rabus №1 с мощностью силовой установки в 315 кВт (428 л. с.) получил детали кузова, изготовленные из высококачественного полиуретана. Передний спойлер, два винглета слева и справа, а также боковые воздухозаборники уменьшают подъемную силу спереди. Задний спойлер Brabus и вставка в задний бампер обеспечивают оптимальный аэродинамический баланс сзади. Спортивные пружины занижают пятидверный автомобиль на 3,5 сантиметра. Имидж мощной спортивной машины поддерживают 19- или 21-дюймовые литые легкосплавные колесные диски Brabus Monoblock Z с лицензией ЕС на эксплуатацию. Тем, кто хочет еще больше эксклюзивности, предлагаются десятиспицевые колесные диски Platinum Edition диаметром 21 дюйм. Их производят с использованием сложной технологииковки и высокотехнологичной обработки на станках с числовым программным управлением. Для таких дисков предназначаются и специальные шины – 255/30 R 21 Hankook Ventus S1 Evo 3.

Авторы модификации предусмотрели для Brabus Smart №1 множество вариантов отделки салона. В интерьере появились декоративные строчки, окантовки и вышивка, алюминиевые педали, дверные пороги с подсвеченным логотипом Brabus и велюровый коврик багажника.







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE



Инженеры компании Yamaha разработали новую автоматическую коробку передач Yamaha (Y-AMT), оснащенную передовой версией технологии Shift и призванную усилить единство пилота с мотоциклом, чтобы предложить еще более захватывающий опыт спортивного движения на двух колесах.

Трансмиссия Y-AMT обеспечивает последовательное линейное переключение передач, которое пилот может осуществлять одним нажатием кнопки без обращения к рычагу сцепления (MT) или воспользоваться двухрежимным полностью автоматическим переключением (AT). Ручное переключение передач осуществляется указательным и большим пальцами с помощью двух качающихся рычагов: плюсового для переключения на повышенную передачу и минусового для переключения на пониженную. Размер, положение и ход рычага были разработаны так,

## ПЕРЕКЛЮЧАТЬ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЕМ ПАЛЬЦА

чтобы пилот мог менять передачи в перчатках.

На моделях мотоциклов с Y-AMT педаль переключения передач не устанавливается. Переключение передач вручную, в отличие от переключения с помощью ног и рук, не только быстрее, но и требует меньше времени на размышления. Это позволяет пилоту лучше контролировать дроссельную заслонку и торможение, крены и положение тела, чтобы сделать поездку более динамичной.

Поскольку скорость и точность каждого переключения более стабильны в самых спортивных условиях, чем при использовании даже новейшего квикшифтера, волнение и адреналин еще больше захватывают пилота – свидетельствуют испытатели новинки.

Используя автоматическую коробку передач (AT), пилот большим пальцем переключает кнопку «Режим». Те, кто предпочитает энергичную езду, могут

выбрать режим «D+». Более мягкое переключение передач при сохранении низких оборотов обеспечивает режим «D», который можно применять для неспешного движения по городу или преодоления больших расстояний по автомагистралям.

Y-AMT использует два электрических привода, которые приняли на себя функции, традиционно выполняемые левой рукой и левой ногой пилота. Система весит всего 2,8 килограмма.

Специалисты считают, что система Y-AMT на сегодняшний день – самое спортивное решение в сегменте двухколесных транспортных средств. Впрочем, в сочетании с электронной системой управления дроссельной заслонкой Yamaha (YCC-T), переключаемыми режимами езды и функциями круиз-контроля мотоцикл, оборудованный Y-AMT, можно настроить для любой манеры езды. В ближайшем будущем Yamaha начнет внедрять Y-AMT в целый ряд моделей. ■







Honda представила обновленную модель мотоцикла MSX 125 Grom в версии 2025 модельного года. Байк предлагается с быстросъемными панелями кузова, с тремя новыми вариантами окраски и впервые – с набором фирменных аксессуаров Honda.



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Honda

# GROM СТАЛ СОВРЕМЕННЕЕ

Прототип современной версии модели в качестве мотоцикла с маленькими колесами для отдыха был представлен компанией Honda в 1963 году. Тогда модель называлась Монкеу. Затем последовали многочисленные модернизации и переосмысления. Ключевым фактором для разработчиков было удовлетворение запроса аудитории, которая не хотела довольствоваться скутером, желая ездить на мотоцикле, но не слишком большим, тяжелом и сложном, с ярким дизайном и разумной ценой. В 2013 модельном году Honda представила MSX 125 (Mini Street X-treme 125), специально предназначенный для молодых пилотов. В 2021 модельном году европейская версия модели получила название Grom, под которым мотоцикл был известен в Японии и США. Grom стал хитом во всем мире и благодаря своей простоте и стильному облику зарекомендовал себя как неизменный фаворит в среде юных поклонников.

На смену ретростилю предыдущей версии пришел современный спортивный образ. Резко очерченная форма шестилитрового топливного бака с вырезами для коленей плавно переходит в боковые панели. Рестайлинговая версия байка предполагает посадку с большим наклоном вперед. Фара теперь светодиодная, в жидко-

кристаллической панели есть тахометр, спидометр, счетчик пробега, указатель уровня топлива, часы и индикатор передач. Обновленная версия модели

будет предлагаться в трех вариантах расцветки – в белом, голубом и в матовом черном с эффектом металлик. Золоченая отделка вилки резко







ВНИМАНИЕ! ПРОСМОТРЕТЬ ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ  
В ЭТОЙ РИМОНКЕ СКАНИРУЙТЕ QR-КОД



контрастирует с затемненным двигателем, выхлопной системой, колесами и маятником. Пластиковые накладки кузова можно снять или украсить наклейками.

MSX 125 Grom оснащается двухклапанным двигателем SOHC с воздушным охлаждением и классической пятиступенчатой механической коробкой передач. Максимальная скорость байка составляет 94 км/ч, максимальный крутящий момент – 10,5 Нм при 5500 об/мин. Пятиступенчатая коробка передач обеспечивает мотоциклу возможность медленного движения на высокой передаче, что идеально подходит для легкого движения в плотном потоке машин. Разработчики сообщают, что на литре топлива MSX 125 Grom способен преодолеть 65,7 км (режим WMTС).

В испытанном несколькими поколениями модели шасси по-прежнему используются стальная рама, 31-миллиметровая вилка USD, задний моноамортизатор и 12-дюймовые колеса с литыми алюминиевыми колесными дисками. Высота сиденья равна 76,1 сантиметра. Снаряженная масса мотоцикла составляет 103 килограмма. Гидравлические дисковые тормоза – двухпоршневые спереди и однопоршневые сзади, а также ABS, контролируемая блоком инерциальных измерений (IMU), обеспечивают пилоту дополнительную уверенность.

Для новейшей версии MSX 125 Grom предлагается полный ассортимент оригинальных аксессуаров Honda, которые сгруппированы в два пакета – «Дорожный» и «Комфорт». В первый из этих пакетов включены задний багажник и седельные сумки общим объемом 10 литров. Во втором пакете предлагаются тонированный Meter Visor и защитные кожухи для рук пилота.







Бренд GASGAS представляет линейку эндуро 2025 модельного года из семи мотоциклов. Усилением в этом ряду выглядит байк с двухтактным 125-кубовым двигателем.

Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал GASGAS

# ЛИНЕЙКА БЕСКОМПРОМИСНЫХ

**П**олный модельный ряд эндуро-2025 выглядит так: EC 125, EC 250, EC 300, EC 250F, EC 350F, EC 450F, EC 500F. Мотоциклы EC 125, EC 250 и EC 300 оснащены двухтактными двигателями, EC 250F, EC 350F,

EC 450F и EC 500F – четырехтактными двигателями. Столь широкая линейка позволяет GASGAS предложить потенциальным приобретателям машины любого уровня – хоть для катания по трассе, хоть для бескомпромиссных

гонок по сильно пересеченной местности.

Вернувшийся в линейку байк начального уровня построен на базе популярного MC 125. Компоненты, специально предназначенные для







ДЛЯ ПРОСМОТРА ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ  
В ЭТОЙ РУБРИКЕ СКАНИРУЙ QR CODE

МОТОЦИКЛЫ



ОБЗОРЫ, НОВИНКИ, ПРЕЗЕНТАЦИИ, ТЕСТЫ

эндуро, использованные при создании ЕС 125, включают шестиступенчатую коробку передач, статор, переключатель режима и 18-дюймовое заднее колесо.

В целом линейка эндуро GASGAS получила улучшение ударных характеристик, более прочный суппорт заднего тормоза и обновленный, более долговечный маятник из литого под давлением алюминия. Красный корпус байков дополнен новой яркой графикой.

Саморегулирующееся гидравлическое сцепление Braktes позволяет гонщику сосредоточиться на том, что впереди. Новая опора топливного бака надежно удерживает бак на месте и предотвращает износ рамы, которая доработана для обеспечения лучшей устойчивости на скорости, создавая при этом ощущение легкости и маневренности на узких и извилистых участках. Прочный легкий алюминиевый подрамник играет важную роль в эргономике. Вилка WP XPLOR призвана поглощать энергию ударов и гасить вибрации, ее жесткость регулируется вручную. Сзади демпфирование осуществляется амортизатором WP XACT. Регулируемые крепления руля Nekeп обеспечивают индивидуальную эргономику. Сами рули для новой линейки эндуро изготавливаются из высокопрочного алюминия, имеют уникальный для GASGAS изгиб и покрыты большой накладкой для безопасности пилота. Каждый байк имеет большие подножки, обеспечивающие хороший контроль машины в любых условиях. Доступ к воздушному фильтру осуществим без инструментов – нужно просто снять крышку, чтобы осмотреть или заменить фильтр в считанные секунды.

На мотоциклах с четырехтактным двигателем нажатием соответствующей кнопки можно включить антипробуксовочную систему, квикшифтер и выбрать один из двух режимов динамических характеристик.



## НОВИНКИ ГОТОВЫ К АФРИКАНСКОЙ ГОНКЕ

В гонках примут участие 22 национальные команды, в том числе шесть женских и 16 мужских, с 60 гонщиками. R 1300 GS Trophy был разработан специально для этого соревнования, которое проводится с 2008 года. Байк с мощным оппозитным двигателем оснащен регулировкой руля, защитными дугами, защитой днища и радиатора, регулируемыми рычагами переключения передач и тормоза, подставками для ног GS Vario и защитным кожухом фары. Справиться со сложным рельефом Восточной Африки помогут внедорожные шины с грубым протектором и одноместное сиденье, спроектированное так, чтобы предоставить пилоту свободу движений. Гоночный мотоцикл BMW Motorrad недоступен для продажи именно в таком виде, он основан на варианте модели R 1300 GS Trophy, за исключением нескольких деталей.

Мотоцикл BMW F 900 GS Trophy Marshal создан на базе F 900 GS. Спортивный байк выступит на гонках в Намибии в среднем классе в качестве основной машины команды GS Trophy Marshal. Мощность BMW F 900 GS Trophy Marshal составляет 105 лошадиных сил. Динамика модели улучшена благодаря снижению веса на 14 кг по сравнению с предшествующей версией.

## ИХ ВЕЗДЕХОДОВ







# СКУТЕР В СТИЛЕ БАТИК

Бренд Vespa недавно представил версию скутера Vespa Primavera Batik, оформленную в стиле батика — традиционной индонезийской техники росписи по ткани, признанной ЮНЕСКО нематериальным культурным наследием человечества.

По задумке создателей новинки она должна навеять мысли о путешествиях, исследованиях, далеких мирах и открытиях. Самые ранние свидетельства искусства и техники батика относятся к XII веку. Рисунок наносится на ткань с использованием пчелиного воска. Как считают ученые, это умение зародилось на острове Ява и первоначально использовалось лишь для украшения одежды аристократов, но позже рас-



пространилось по всему Индонезийскому архипелагу. Европы батик достиг в XIX веке, став мостом между восточной и западной культурой. Экзотические узоры повлияли на ключевые стили, такие как модерн, а в наши дни — и на мир высокой моды. Сегодня батик

остается ключевым элементом индонезийской культуры, но эта техника оформления ткани стала популярна и любима во всем мире. Батик утвердился как средство выражения для профессиональных художников и любителей.

Среди тем, которые отсылают к семи различным узорам батика, украшающим Vespa, — истоки и процветание жизни, сила и долголетие, уважение к истокам, обаяние и харизма, лидерство и мудрость. Эти ценности естественным образом связаны с брендом Vespa, его историей, глубоким и подлинным мультикультурализмом. ■

## ПРОСТЫЕ РЕШЕНИЯ — В ЖИЗНЬ

Yamaha Motor Europe и Swobbee объявили о сотрудничестве в реализации проекта Proof of Concept.

В рамках этого проекта предлагается подписка на электрический скутер NEO

Yamaha и возможность замены тяговой батареи скутера на зарядных станциях Swobbee. Запустили проект в Берлине. Подписка включает в себя техническое обслуживание и сервис, страхование и

замену скутера в случае его неисправности. Абоненты могут бесплатно поменять разряженные батареи на полностью заряженные на станциях Swobbee. Это быстро, удобно и безопасно. ■



Фото Yamaha



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

Пустая болтовня	Мусульманская молитва		Потёртость кожи		Древнее название Кубани		Робин ... из Локсли	Святыище античного храма
	Вулкан на Филиппинах							
			Ловушка, капкан		Положительный электрод	Дырявая посуда		"Команда" Акелы
	Покоритель вершин		Водяная "качалка"					
	Запретный плод	Знает много языков					Героиня, "Евгений Онегин"	
Термическая обработка		Неистребимый сорняк		Государство в Америке		Пай в деле	... Делон	Озеро в Казахстане
Шотландская овчарка		Северная морская птица						
					"Король ...", Шекспир			
Азартная игра		Аннулирование						
						Деньги в кошельке		

## 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







AFTERMARKET

Реклама

# LEMFÖRDER. БЕЗУПРЕЧНОСТЬ В КАЖДОЙ ДЕТАЛИ.



LEMFÖRDER – качество без компромиссов.

Инновационные разработки и современные технологии позволяют нам производить детали из легких композитных материалов и поставлять их на конвейеры ведущих автопроизводителей.

**LEMFÖRDER – номер 1 в рулевом управлении и подвеске. Качество поставщика в серию.**

Узнать больше на [lemfoerder.com](http://lemfoerder.com)

ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНАЯ  НЕМЕЦКАЯ ТОЧНОСТЬ

LEMFÖRDER

