

11
лет

pitstop
www.pitstop.kz



RENAULT ARKANA
РЕПОРТАЖ

LR DISCOVERY SPORT
ШОУРУМ

SKODA iV
КОНЦЕПТ

РИЧАРД ТИГ
ПЕРСОНА

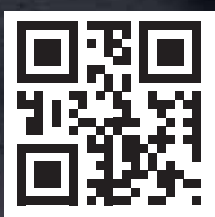
BRABUS
ТЮНИНГ



BMW
1 SERIES



LEXUS RX



ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!



КОНКУРС

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА

Цель конкурса – поддержка предприятий, практикующих и внедряющих в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, наиболее эффективные методики маркетинга, использующих новейшие инструменты и материалы.

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»:

СТО • Пункт замены масла • Шинный сервис
Сервис автодилера • Автомойка
Автотюнинг • Автомагазин

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ ПОСТАВЩИК»:

Специальный инструмент
Автохимия и расходные материалы
Масла и спецжидкости • Электрокомпоненты и запчасти
Компоненты подвески • Шины и диски
Лучший отечественный бренд

Победители категории «Лучший автосервис» определяются народным голосованием на сайте www.best.com.kz (голосование стартует 20 августа).

Компании – представляющие на рынке Казахстана автозапчасти, расходные материалы и специальный инструмент – участвуют в конкурсе в категории «Лучший поставщик». Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают представители автосервиса Казахстана – лучшие из лучших мастеров, с опытом работы в профессии не менее трех лет.

Посредством специальных анкет профессионалы оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Совокупность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Лучший поставщик».



Алматы, ул. Попова 19, офис 304.
Тел.: +7 (727) 2969 809, 260-85-27.
Email: info@a-master.kz
www.best.com.kz

УЧАСТИЕ
В КОНКУРСЕ
БЕСПЛАТНО!

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

ADVERTISING
PUBLISHING & EMBROIDERY
PROMOTION

nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

11 лет **pitstop**
WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА
**АВТ
МАСТЕР**
www.a-master.kz

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG®

**BLUE
PRINT**

РЕГИСТРАЦИЯ И ПРИЕМ ЗАЯВОК ДЛЯ УЧАСТНИКОВ И ЭКСПЕРТОВ ОТКРЫТА НА САЙТЕ WWW.BEST.COM.KZ.



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

Журнал Pitstop № 6 (141) 2019

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

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

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008 г.

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

Рекламный отдел:

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

Отдел распространения:

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

Дизайн и верстка: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

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

Отпечатано: Print House Gerona.

г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124.

Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

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

При перепечатке материала в сети Интернет название журнала должно включать гиперссылку на www.pitstop.kz.

Nouvelle Kazakhstan ©2019



РЕШИТЕЛЬНЫЙ ШАГ В НОВУЮ ЭРУ

В конце весны Skoda громко заявила об открытии новой главы в своей 124-летней истории с запуском суббренда iV, под которым будут разрабатываться как собственные шкотовские электромобили, так и электрифицированные продукты и решения, предназначенные сторонним компаниям.

БАВАРСКАЯ «ЕДИНИЧКА» – ЭПИЗОД ТРЕТИЙ

В Мюнхене BMW Group на собственной презентационной площадке представила третье поколение BMW 1-й серии. Глобальная же премьера модели должна состояться во Франкфурте-на-Майне в сентябре 2019 года, в начале осени также по миру стартуют продажи.

С ПЛАТФОРМОЙ «НА ВЫРОСТ»

Компания Jaguar Land Rover представила свежую версию премиального компактного внедорожника Land Rover Discovery Sport. Обновленную модель отличает от предшественников еще большая практичность, реализованная благодаря усилению эффективности автомобиля и внедрению новейших технологических решений. Помимо этого конструкторами были доработаны системы безопасности и комфорта.

В РАМКАХ РАЗУМНОЙ ЭВОЛЮЦИИ

Бренд Lexus показал широкой общественности обновленную версию популярного внедорожника RX. Эволюционные изменения затронули как экстерьер, так и интерьер автомобиля, а также его ходовые качества, управляемость и безопасность.

ЧТОБЫ ЧУВСТВОВАТЬ. ВМЕСТО ТОГО ЧТОБЫ ДУМАТЬ...

Мотор-шоу, организованное на итальянской Конкорсо-д'Элеганза-Вилла-д'Эсте, порадовало публику демонстрацией мотоцикла BMW Motorrad Concept R18, названного альтернативой для времени, которое все чаще характеризуется быстрыми технологическими изменениями.

RENAULT ARKANA: ПРОДАЖИ СТАРТОВАЛИ

В конце мая московский культурно-просветительский центр «Зарядье» стал местом презентации новой модели Renault. Здесь журналистам из России, Беларуси, Казахстана, Азербайджана и Армении показали купе-кроссовер Arkana.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ PITSTOP НА САЙТЕ!

КАЗАХСТАНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВОСТИ

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

НОВОСТИ И АКЦИИ ОТ АВТОДИЛЕРОВ

Информация о новинках в автосалонах, об акциях дилеров.

СВЕЖИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

АРХИВЫ ЖУРНАЛА

Ищете прошлые номера? Они здесь...

ФОТОАРХИВ И ВИДЕОАРХИВЫ

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

АВТОКАТАЛОГ

Информация о компаниях Казахстана и об официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ





характеризуется улучшенной проходимостью. Помимо этого автомобиль получил оптимизированную аэродинамику кузова, эргономичное расположение органов управления и удобные сиденья. Инженеры повысили и разгонную динамику, поработали над улучшением управляемости. Кузов универсала защищен пластиковым обвесом. Колесные диски диаметром 15 дюймов имеют крупные спицы. Базовая комплектация модели предусматривает наличие климатической системы и рейлингов на крыше. В оформлении интерьера дизайнеры использовали двухцветную гамму – основной серый тон здесь сочетается с оранжевыми деталями.

Потенциальным приобретателям Lada Granta Cross в дилерских центрах смогут предложить несколько вариантов комплектации автомобиля. ■



КРОССОВАЯ ВЕРСИЯ GRANTA ПРИШЛА В САЛОНЫ

Первая партия автомобилей Lada Granta Cross отправлена в дилерские центры. Этот универсал с дорожным просветом в 19,8 сантиметра ориентирован на потребителей, предпочитающих активный образ жизни, наполнен-

ный загородными путешествиями.

Облик модели благодаря икс-графике соответствует фамильным чертам и фирменному стилю. Однако в сравнении с автомобилями бренда, не имеющими приставки Cross, эта модель

ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЕ Е-КЛАССА



РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

+7727/290-84-53, 346-82-53, +7707/225-39-33, +7707/225-39-99

e-mail: info@avtomalyar.kz

Открывшийся в апреле текущего года в Московской области завод «Мерседес-Бенц Мануфэкчуринг Рус» уже выпустил первые седаны Е-класса.

На производственной площадке в индустриальной зоне «Есипово» сейчас производят три модели – Е 200, Е 200 4matic и Е 220 d 4matic. Все они оснащены 9-ступенчатой автоматической коробкой передач. Двигатели – бензиновый мощностью 197 л. с. и дизельный, выдающий 194 л. с. Седаны бизнес-класса успешно прошли краш-тесты в Германии, и вскоре новые российские автомобили с уважаемой немецкой родословной отправятся в дилерские центры. ■

В Алматы компания Orbis Auto открыла первый в Казахстане официальный дилерский центр Cadillac Almaty, представляющий именитые американские автомобильные бренды Cadillac и Chevrolet.

Церемония открытия центра прошла в праздничной обстановке, которую не удалось поколебать даже ливневному грозовому дождю. Роскошные автомобили, выстроившиеся в ряд у фасада, в такой обстановке выглядели только ярче и наряднее, сияя разноцветными бликами под софитами фотовспышек.

Само здание, являющееся по существу торгово-техническим центром, было спроектировано и построено в соответствии со стандартами бренда Cadillac. Здесь будут не только продавать автомобили, но и производить их обслуживание, реализовывать оригинальные запасные части с собственного склада. Площадь центра равна 1312 квадратным метрам, из них шоуруму принадлежит 430, остальное пространство занято офисными помещениями, сервисной зоной и складом. Присутствует здесь также мойка. На территории, прилегающей к зданию, находится автостоянка для клиентов центра.

Присутствовавший на церемонии открытия центра генеральный консул США в Алматы Эрик Майер в приветственном слове перед многочисленными гостями заметил, что посещение мероприятий, посвященных выходу американских компаний на рынок Казахстана, — одна из приятных обязанностей в его работе. Но присутствие на открытии центра Cadillac в Алматы ему особенно радостно, так как связано с воспоминаниями раннего детства — автомобиль Cadillac был в гараже его отца.

С завершением строительства центра гостей мероприятия поздравил также генеральный директор компании General Motors Россия Эктор Вилларреал. Он заметил, что продвижение и развитие брендов Cadillac и Chevrolet в Казахстане — один из важнейших приоритетов компании GM. Господин Вилларреал также высоко оценил опыт сотрудничества с Orbis Auto, назвав казахстанского партнера одним из наиболее успешных игроков автомобильного рынка страны. По мнению гендиректора GM Россия, успех этот неразрывно связан с умением руководства Orbis Auto неустанно контролировать качество обслуживания клиентов и с высоким уровнем предоставляемых услуг.

В ответном слове генеральный директор Orbis Auto Динара Исакова заверила собравшихся, что в открывшемся центре Cadillac компания будет предоставлять клиентам услуги на высочайшем мировом уровне. К этому, по словам госпожи Исаковой, вполне готова команда, в которую вошли



РЯДОМ С CADILLAC, КОТОРЫЙ В ЦЕНТРЕ

специалисты высокой квалификации, прошедшие зарубежную подготовку.

К серьезному к ним отношению Cadillac Escalade или Chevrolet Tahoe, безусловно, более чем располагают. Эти большие статусные автомобили собираются в США, на заводе в городе Арлингтоне (штат Техас). Поставляемые в нашу страну кроссоверы Cadillac XT5 сходят с конвейеров завода в Теннесси. Cadillac Escalade в зависимости от комплектации стоит от 28 млн тенге, Chevrolet Tahoe — от 23 млн тенге, цены на кроссоверы стартуют с отметки в 20,5 млн тенге. Казахский дилер реализует автомобили премиального сегмента и по программе трейд-ин, и через кредитование банками-партнерами. Корпоративные клиенты могут воспользоваться лизинговыми программами. В арсенале Cadillac Almaty присутствует также такой инструмент, как продажа автомобилей в рассрочку.

Помимо вышеупомянутых моделей у казахстанцев пользуется спросом кроссовер Chevrolet Traverse, а в 2019 году ассор-

тимент центра пополнится моделями Cadillac CT6 и Chevrolet Camaro. На презентации центра все желающие смогли подробно, что называется, вживую, ознакомиться с культовым двухдверным купе, представленным в ярко-оранжевом и синем цветах. Консультанты центра охотно рассказывали гостям мероприятия о технических возможностях, достоинствах и удобствах Chevrolet Camaro шестого поколения. Желающие могли сесть за руль автомобиля, заглянуть в багажное отделение и под длинный капот маслкара.

Впрочем, эмоции от больших мощных автомобилей были не единственной радостью этого вечера, который украсила еще и культурная программа.

Как сообщили организаторы праздника, следующим их шагом будет открытие дилерского центра Cadillac в столице Казахстана. Оно намечено на конец 2020 года.





RENAULT ARKANA – ПРОДАЖИ СТАРТОВАЛИ

В конце мая московский культурно-просветительский центр «Зарядье» стал местом презентации новой модели Renault. Здесь журналистам из России, Беларуси, Казахстана, Азербайджана и Армении показали купе-кроссовер Arkana.

Прототип модели можно было увидеть еще в августе 2018 года на Московском автосалоне, и уже тогда он вызвал немалый интерес как специалистов, так и рядовых автолюбителей. В первую очередь обращал на себя внимание дизайн автомобиля, всем своим видом сулящий динамику и комфорт. Машина выглядела более спортивно и компактно, чем Renault Koleos, но в то же время была явно просторнее Renault Kaptur. Однако интерьер автомобиля тогда оставался тайной, скрытой за семью печатями. Теперь завеса тайны спала, и многие из присутствовавших на презентации с удовлетворением отметили, что Arkana достойно выглядит не только снаружи, но и внутри.

Во-первых, примечателен сам факт появления купе-кроссовера в массовом сегменте, где, как и в люксовом, потенциальные приобретатели хотели получить в одном автомобиле элегантность и комфорт седана вместе с решитель-

ным характером кроссовера. Поэтому в Arkana так умело выстроили баланс между восходящей поясной линией и ниспадающим куполом крыши, обеспечили достаточно высокий клиренс в 205 мм, короткие свесы и широкие арки для 17-дюймовых колес. Длина автомобиля составляет 4545 мм, ширина без учета внешних зеркал – 1820 мм, высота без загрузки равна 1565 миллиметрам. Колесная база – 2721 мм, одна из самых длинных в сегменте. Автомобиль может быть как с передним приводом, так и полноприводным.

Дизайн модели органично вписывается в рамки глобальной концепции, разработанной старшим вице-президентом группы Renault по корпоративному дизайну Лоренсом ван ден Акером. Окончательный облик модели был сформирован в Центре дизайна Renault во Франции, однако справедливости ради стоит заметить, что в разра-

ботке дизайна новинки принимали участие несколько дизайн-студий Renault из разных стран.

Спереди на черной фальшрадиаторной решетке автомобиля расположен крупный логотип бренда, от него как распахнутые крылья к фарам тянутся фигурные хромированные молдинги. Бампер в центральной части рассечен горизонталями воздухозаборника и с двух сторон несет в себе круглые противотуманные фонари, вложенные в черное пластиковое обрамление. Таким же пластиком оформлены колесные дуги, пороги, подбамперное пространство спереди и сзади. Декоративные хромированные молдинги украшают двери машины и проходят по линии остекления. Хромированная накладка присутствует даже на выхлопной трубе. Под бамперами купе-кроссовера можно увидеть и защитные серебристые накладки. К слову сказать, брызговики и металлическая защита картера входят



в базовую комплектацию модели.

Автомобиль имеет большое лобовое стекло и неплохую боковую обзорность. Уверенное передвижение в темное время суток поддерживается головной светодиодной оптикой Pure Vision. Задние фонари, изготовленные по технологии Edge Light, формируют узнаваемую в потоке «световую подпись». А сигналы, обозначающие повороты, присутствуют еще и во внешних зеркалах Renault Arkana.

В цветовой палитре окраски кузова семь цветов: белый, черный, коричне-

вый, красный, темно-зеленый, темно-серый и серебристый. Колесные диски могут быть разными, в трех вариантах, в том числе легкосплавными двухцветными с эффектом алмазной шлифовки. Машина «обута» в универсальные шины Bridgestone Dueler H/T.

Интерьер Arkana выполнен с учетом универсальных качеств автомобиля. В оформлении салона использовались материалы, уверенно противостоящие механическим повреждениям. Особое внимание инженеры и дизайнеры уделили тишине внутри машины, поэтому

уплотнения дверей имеют два контура, а в нижней части — даже три. Не упущены в интерьере и вопросы эргономики, 8-дюймовый сенсорный дисплей мультимедийной системы Easylink и верхняя часть центральной консоли с настройками наиболее часто используемых функций обращены к водителю. Таким образом, водитель может легко настроить климат, а также включить двухступенчатый подогрев передних сидений; войти в меню системы Multi-Sense; включить аварийную сигнализацию; использовать центральный замок; включить задние датчики парковки; запустить меню камер кругового обзора.

Сиденья в автомобиле имеют отличную боковую поддержку, они регулируются по высоте и поясничному подпорку, центральный подлокотник также можно установить в удобном положении. Рулевая колонка настраивается по наклону и вылету, рулевое колесо имеет подогрев, как, впрочем, и все посадочные места — спереди и сзади.

Суммарная емкость всех мест для размещения мелких предметов в Renault Arkana составляет более 20 литров. Здесь есть отсек под центральной консолью с двумя зарядными USB-разъемами и розеткой на 12 В, карманы в передних и задних дверях, пятилитровый перчаточный ящик, а также два подстаканника в центральной консоли.

Для поклажи покрупнее в автомобиле предусмотрен широкий проем





пятой двери, равный 1114 мм. В багажнике на 508 литров есть подсветка и возможность увеличения объема до 1333 литров при сложенных задних сиденьях, которые можно трансформировать в соотношении 1/3 или 2/3. В полноприводном варианте комплектации сиденья складываются вровень с дном багажного отсека. Помимо этого во всех комплектациях, кроме базовой, предусмотрена функция «свободные руки». Открыть и закрыть машину, запустить двигатель можно с ключ-карты.

Вдобавок к удобствам современный автомобиль должен соответствовать настроению пассажиров и водителя. Поэтому в систему Multi-Sense интегрирована возможность выбора одного из восьми цветов декоративной интерьерной подсветки. Создать и поддержать хорошее настроение на борту поможет также Radio Connect с подключаемым приложением R&GO, соединяющим автомобиль со смартфоном через Bluetooth, или мультимедийная система Easylink.

В сотрудничестве со специалистами концерна Daimler инженеры альянса Renault-Nissan разработали 150-сильный турбонаддувный бензиновый двигатель TCe 150 объемом 1330 куб. сантиметров с непосредственным впрыском топлива и двойной системой изменения фаз газораспределения, управляемой электроникой. Блок этого мотора сделан из алюминиевого сплава, впрыск топлива осуществляется под давлением в 250 бар, а стенки цилиндров обработаны по техноло-



гии плазменного напыления Bore Spray. Эти передовые решения позволили снизить вес двигателя, обеспечили ему большую топливную эффективность и оптимизировали тепловой режим. По заверению производителей, на полном баке, объем которого составляет 50 литров, автомобиль может преодолеть 700 километров. При этом мотор адаптирован к топливу АИ-92. Данный двигатель успешно прошел многочасовые стендовые и ходовые испытания, в том числе в экстремальных условиях. Новый мотор работает в паре с трансмиссией CVT X-Tronic нового поколения.

Также Arkana будет комплектоваться 114-сильным бензиновым двигателем объемом 1,6 литра, который агрегируется с пятиступенчатой МКПП или также с CVT X-Tronic, если версия автомобиля переднеприводная. Полноприводной вариант с этим мотором будет иметь шестиступенчатую «механику».

Полный привод предоставит водителю возможность выбора между тремя режимами движения – 2WD, Auto и Lock. В первом случае крутящий момент транслируется только на переднюю ось, во втором он распределяется автоматически с учетом конкретной дорожной ситуации, третий алгоритм необходим в преодолении бездорожья на скорости, не превышающей 80 км/ч, при подключении двух осей в равном соотношении.

Немаловажно, что полноприводная версия модели омологирована в статусе «транспортное средство повышенной проходимости». И разработчики





купе-кроссовера уверяют, что изрядный запас прочности вместе с надежным полным приводом позволят автомобилю уверенно чувствовать себя в климатических и дорожных условиях различных регионов России и стран СНГ.

Вариатор с имитацией семи ступеней стал менее «задумчивым». Кроме того, инженерам удалось снизить вибрации и шум в коробке передач.

Полноприводная версия Renault Arkana получила независимую многорычажную подвеску с двумя поперечными и одним продольным рычагом. В целом шасси автомобиля имеет более жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости и по-новому настроенные упругие и демпфирующие элементы. Такая модернизация вместе с усилением жесткости кузова, при построении которого использовались высокопрочные марки стали, позволила оптимизировать управляемость и сократить крены автомобиля. В новой модели Renault усилены стойки, двери, панели пола и крыша, передние лонжероны и подрамник.

Рулевой механизм модели снабжен электроусилителем переменной производительности, который обеспечивает более четкий отклик на действия водителя и не так отзывается на неровности дороги и маневрирование, как это бывает с гидроусилителем. Руль Renault Arkana допускает три полных оборота.

Безопасность на борту новинки обеспечивается такими системами и функциями, как ABS, ESP, Hill Start Assist, а также контролем слепых зон, круизконтролем с ограничителем скорости, системой контроля давления



в шинах и четырьмя камерами кругового обзора. Автомобиль также может иметь до шести подушек безопасности и преднатяжители ремней.

В ходе презентации, на которой были представлены машины линейки Edition one в топовой комплектации,

были озвучены цены: 1 419 990 рублей за переднеприводный вариант и 1 499 990 — за полноприводный.

Остается добавить, что и для московского завода Renault, где серийно производится Arkana, запуск первой глобальной новой модели стал

событием знаменательным. Пока автомобиль представлен лишь для России, Азербайджана, Армении, Беларуси и Казахстана, но, как ожидается, вскоре модель появится и в других странах, для рынков которых пройдет соответствующую подготовку и адаптацию. ■





SKODA iV

РЕШИТЕЛЬНЫЙ ШАГ В НОВУЮ ЭРУ

В конце весны Skoda громко заявила об открытии новой главы в своей 124-летней истории с запуском суббренда iV, под которым будут разрабатываться как собственные шкодовские электромобили, так и электрифицированные продукты и решения, предназначенные сторонним компаниям.

В эту программу Skoda Auto готова инвестировать в ближайшие пять лет 2 миллиарда евро, что свидетельствует об очень серьезных намерениях. Руководитель компании Бернхард Майер, комментируя решение, сказал, что время сейчас для развития электромобильности самое подходящее, так как технический потенциал позволяет ответить на запросы клиентов

и предоставить им возможность преодолевать на электротяге большие расстояния, быстро заряжать батареи и не тратить на электротранспорт огромные суммы. При этом доступные цены глава компании обозначил как особенно важный приоритет. Он также выразил уверенность, что наряду с бензиновыми и дизельными двигателями новые системы привода быстро

станут важной частью ассортимента Skoda, заняв к 2025 году до четверти объема выпускаемой продукции. Как ожидается, суббренд Skoda iV в результате реализации проекта станет ассоциироваться не только с отдельными электрическими транспортными решениями, но и с целостной связанной экосистемой, простой и удобной для пользователей. Составляющими данной системы, в частности, будут настенные зарядные станции разной выходной мощности и мобильные онлайн-услуги, реализуемые через приложение Skoda Connect. Через интернет клиенты смогут не только находить ближайшие зарядные станции, но и бронировать



время обслуживания. Еще одним звеном системы станут электронные платежные карты, действие которых планируется развернуть на всю Европу. В итоге новшества должны концептуально изменить и саму компанию, которая из производителя автомобилей к 2025 году трансформируется в компанию по разработке мобильных решений.

Литера «i» в названии нового суббренда появилась от слов «инновационный», «интуитивный» и «интеллектуальный». Автомобили серии iV предполагают обширную вариабельность в настройках и в отделке салона. Как обещают разработчики, управлять машинами будет просто и удобно.

В рамках презентации данного проекта Skoda показала в Братиславе два новых продукта – электромобиль Citi Go e iV и гибридный Superb iV. А к концу 2022 года планируется представить свыше десятка электрифицированных моделей суббренда. Первые две из них, построенные на модульной плат-



форме электромобилей Volkswagen Group, обещают показать в следующем году, причем уже сейчас известно, что одна из них будет внедорожником.

Производство семейства iV и электрических компонентов для других брендов группы будет налажено на современном и недавно расширенном заводе в Квасинах, а также на заводе в Млада-Болеславе. Сейчас в компании

активно занимаются подготовкой персонала, обучение и курсы повышения квалификации уже прошли свыше 11 тысяч сотрудников.

Решительное вступление Skoda в эру электромобильности – один из шагов на пути реализации стратегии устойчивого развития Green Future. Компания признает свою социальную ответственность и стремится не только выпускать экологически безвредный транспорт, но и само производство постепенно переводить исключительно на использование электроэнергии.



SUPERB IV – ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ГИБРИД ЧЕШСКОГО БРЕНДА

Этот автомобиль, в котором реализована технология гибридных подключаемых модулей, имеет бензиновый двигатель 1.4 TSI, работающий в паре с электродвигателем. Модель будет производиться в Чешской Республике с осени, а продажи, как ожидается, стартуют в начале 2020 года.

Суммарная мощность гибридного агрегата модели составляет 218 лошадиных сил. На электродвигателе мощностью 85 кВт с литийионной высоковольтной батареей емкостью 37 Ач машина может преодолеть до 55 километров (в цикле WLTP), а с бензиновым мотором мощностью 156 л. с. максимальная дальность на одной заправке 50-литрового бака топливом и на полной зарядке электричеством равна 850 километрам.

Для Superb iV предлагаются комплектации Ambition, Style, а также Sportline и L&K. Снаружи гибридную модель можно спереди идентифицировать по бамперу с сотовой структурой и по закрытой фальшрадиаторной решетке, а сзади – по значку iV.

В интерьере тоже присутствуют некоторые отличия от моделей, приводимых в действие исключительно двигателем внутреннего сгорания. Гибрид, например, в стандартной комплектации поставляется с многофункциональным цветным дисплеем

Maxi DOT и в качестве опции может быть оснащен индивидуально настраиваемой 10,25-дюймовой цифровой приборной панелью.

Выбор режима вождения предлагает три настройки: Sport, E-mode и Hybrid. В режиме Sport водители имеют доступ к максимальной мощности автомобиля. В сочетании с 6-ступенчатой трансмиссией DSG, входящей в стандартную комплектацию, режим раскрывает весь потенциал машины. В электрическом режиме E-mode Superb iV питается исключительно от аккумулятора и движется на электротяге. Причем благодаря электронному звуковому генератору пешеходы и велосипедисты смогут услышать автомобиль, движущийся в электрическом режиме. В гибридном режиме электроника регулирует взаимодействие бензинового двигателя и электромотора.

Батарея, расположенная в полу машины перед задней осью, заряжается в домашних условиях за ночь. За 3,5 часа ее можно зарядить от настенного устройства с выходной мощностью 3,6 кВт. Разъем зарядного кабеля расположен в решетке, прикрывающей радиатор. Но автомобиль также заряжается и поддерживает уровень заряда во время движения, используя бензиновый двигатель и рекуперацию энергии торможения.

Уровень заряда батареи и запас хода автомобиля на электротяге отражаются на экране информационно-развлекательной системы. С помощью специального приложения e-Manager можно удаленно проверять





технические параметры машины и запускать кондиционер до того, как отправиться в путь.

В стандартной комплектации модели предусмотрена навигационная система Amundsen с 8-дюймовым дисплеем и собственной SIM-картой. Благодаря этому автомобиль постоянно пребывает в режиме онлайн

и получает уведомления и данные в режиме реального времени. Для потоковой передачи данных в машине удобно использовать точку доступа Wi-Fi. Бесплатное автоматическое обновление программного обеспечения автопроизводитель предоставляет для этой модели в течение одного года.

С помощью технологии Smart Link, интегрированной в автомобиль, функционалом информационно-развлекательной системы через Android Auto и Mirror Link можно управлять со смартфона. В машине имеются порты USB Type-A и Type-C.

В заключение стоит сказать и о

том, что автомобиль имеет широкий набор систем помощи водителю, в том числе и Trailer Assist, делающий парковку машины с прицепом более безопасной и легкой. Этот помощник показывает водителю на дисплее автомобиль и прицеп в проекции «вид сверху», поэтому выбор угла поворота не представляет особой сложности. Электронный помощник самостоятельно заведет машину на парковку. Еще один ассистент – Area View, используя 4 камеры, способен организовать 360-градусный обзор автомобиля. Это удобно при маневрировании по узким улицам, а также при парковке в тесноте. ■

РЕКЛАМА

АВТОТРЕЙД

СЕТЬ МАГАЗИНОВ И УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

СОХРАНЯЙ АВТО И ДЕНЬГИ!

УЛ. ТОЛЕ БИ, 304;
ПР. СЕЙФУЛЛИНА, 202;
ПР. РАЙЫМБЕКА, 61;
ТН CAR CITY, 3 ЯРУС, 21 БУТИК,
2 ЯРУС, 235 БУТИК



AUTOTRADE.KZ



+7-727-345-10-80



ИЮНЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

RENAULT ESTAFETTE - 1959 г. в.



60 лет назад

27 июня 1959 года дебютировала первая модель Renault с ведущими передними колесами. Довольно неожиданно ею стал фургон Estafette. Растущий со стороны малого бизнеса спрос на малотоннажные фургоны подталкивал Renault к созданию машины в диапазоне полезной нагрузки от 500 до 1000 кг. Проблема заключалась в том, что подходящее легко-

вое шасси – Renault Dauphine – было заднемоторным. Для фургона это означало неоправданно большую грузочную высоту, что наглядно показывал сделанный на основе «Жука» VW Transporter. Французы поступили остроумно, развернув двигатель и трансмиссию относительно центра автомобиля. Конечно, все было не так просто и потребовались доработки, но тем не менее проблему решили без больших

затрат. Силовой агрегат смонтировали на отдельном подрамнике, крепившемся к кузову восемью болтами. При необходимости серьезного ремонта подрамник можно было быстро открутить и выкатить наружу. Удачная конструкция позволила Estafette продержаться на конвейере 21 год. За это время было создано множество модификаций, включая пассажирские, длиннобазные, пикапы и варианты с высокой крышей.

RENAULT ESTAFETTE - 1959 г. в.



50 лет назад

29 июня 1969 года дан старт продажам Fiat 128. Этот автомобиль считается одним из основоположников гольф-класса, утвердившим соосную поперечную компоновку силового агрегата. Неэффективность поперечной компоновки и сложность поперечной, где двигатель и КПП объединены общим картером, заставили главного конструктора Fiat Данте Джакозу искать третий путь. Впервые он запустил в серию свое решение в 1964 году на Autobianchi Primula – компактной модели второстепенной марки в составе концерна Fiat. Так что неизбежные «детские болезни» главному бренду не вредили. К концу десятилетия конструкцию отладили. Смогли даже существенно пригасить врожденный дефект соосной компоновки, когда из-за разной длины приводных валов машину уводило с прямого курса при резком изменении тяги. Джакоза

FIAT 128 - 1969 г. в.



сделал меньший вал полым, выровняв тем самым жесткость в паре. Для крутящего момента, создаваемого 1,1-литровым двигателем, это работало. Мотор этот, спроектированный Аурелио Лампреди, прежде трудившимся у Энцо Феррари, хорошо раскручивался и выдавал на пике 55 л. с., что позволяло легкой машине разогнаться до 140 км/ч. В год премьеры 128-й «Фиат» существовал в форме 2- и 4-дверного седана, а также уни-

версала. В 71-м была выпущена версия седана Rally с 1,3-литровым мотором, а также купе с полностью оригинальным кузовом. Для него предлагались оба варианта двигателя, но в более форсированном исполнении. С 74-го 60-сильная версия большего мотора ставилась и на обычные седаны, а в 75-м купе переделали под трехдверную схему, по сути, сделал хетчбэком. Стоит отметить, что хетчбэк на базе Fiat 128 построили еще четыремя

годами ранее, но не в Италии, а в Югославии, где шла лицензионная сборка под маркой Zastava. С дебютом VW Golf трехобъемный «Фиат» моментально устарел и на внешних рынках был вскоре заменен более современной моделью Ritmo. Дома же в качестве бюджетной версии 128-е собирали до конца 1985-го. Лицензионная сборка длилась и того дольше: последние потомки европейского автомобиля года – 1970 произвели в Египте всего 10 лет назад.

30 лет назад

10 июня 1989 года представлено купе Opel Calibra. Дебюту новой модели предшествовали довольно интересные события. Противостояние «Опель» и «Форда» в Европе шло и в сегменте купе на базе массовых моделей среднего класса. 80-е были плохим временем для купе, и бывший фаворит Ford Capri стремительно сдавал позиции. В то же время Opel Manta держался лучше. «Опель» прилагал титанические усилия, чтобы «пересидеть» на конвейере модель конкурента и провести смену поколений в комфортных условиях. Гениальным решением стало развитие субкультуры «колхозного» тюнинга, основанного главным образом на создании броской внешности без серьезного вмешательства в конструкцию машины. В 80-е водитель «Манты» – это стереотип представителя рабочего класса, который хочет выглядеть брутальным без всякого чувства меры. И вот на смену модели с такой репутацией пришла «Калибра». Однако за 14 лет выпуска второго поколения «Манты» изменилось многое. Марка Opel стала европейским лидером в области аэродинамики, и новое купе в базовом исполнении обладало невероятно низким коэффициентом лобового сопротивления – 0,26. Это был рекорд

OPEL CALIBRA - 1989 г. в.



OPEL CALIBRA - 1989 г. в.



для серийного автомобиля, продержавшийся 10 лет. Мощные модификации были чуть менее обтекаемы – 0,28–0,29. Нельзя не отметить совпадение: автора кузова «Калибры» зовут Эрхард Шнелль, чья фамилия переводится как «быстрый». И даже с заурядным 115-сильным 2-литровым мотором машина была быстра (203 км/ч). А с 16-клапанной головкой блока (150 сил) скорость достигала 223 км/ч. С образом «пролетарского суперкара» покончили: хотя «Калибра» и оставалась относительно доступной, все же цена на нее стартовала там, где на «Манту» она заканчивалась. Развитием модели стали: полноприводная версия, турбомотор (204 л. с.), а позже – 170-сильный V6 объемом 2,5 литра. Последний превращал купе в своего рода гран-туризма для бедных. Всколыхнув рынок спортивных машин и спровоцировав выход аналогичных моделей конкурентов, «Опель» все же не смог развернуть время вспять, и спрос начал проседать к середине 90-х. Некстати пришлось и ужесточение экологических норм, приведшее к замене 16-клапанного мотора

на новый, но здорово потерявший в отдаче (136 сил). Всего за семь лет собрали 239 тысяч экземпляров Opel Calibra, наследника у модели не было.

10 лет назад

Июнь 2009 года был отмечен масштабными переменами в автоиндустрии США, ставшими следствием глобального финансового кризиса. Сразу два члена «большой тройки» производителей подверглись реорганизации в рамках параграфа 11 закона о банкротстве.

Сначала 1 июня был запущен процесс банкротства General Motors. Бывший мировой лидер оказался недееспособен. По сути, произошло пересоздание компании под тем же именем. В течение полутора месяцев были ликвидированы бренды Hummer и Saturn, продан (по факту тоже закрыт) шведский SAAB. Всего на территории США компания лишилась 13 заводов, сократила штат на 22,5 тысячи человек, а число дилерских пунктов – на 900. Сжатие продолжилось и после реорганизации. Уже зимой 2009/10 года было

закрыто отделение Pontiac, в 2017-м GM избавилась от европейских активов, продав Opel и Vauxhall группе PSA. А в прошлом году было объявлено о намерении избавиться еще от трех американских заводов и 14 тысяч рабочих. В то же время отмечается рост активности GM в разработке транспортных средств на электрической тяге.

С «Крайслером» дело было иначе: 10 июня 2009 года корпорация перешла во владение консорциума в составе Fiat, правительств США и Канады, а также пенсионного фонда United Auto Workers. Ирония судьбы заключается в том, что за 10 лет до описываемых событий Fiat был в тяжелом положении и едва не вошел в состав GM. Теперь он сам выступал спасителем американского автогиганта. К началу 2014-го итальянцы нарастили долю до 100%, став единоличными владельцами четкого структурирован, и каждая марка наделена строго очерченной специализацией. Роли престижных брендов отвели «Альфа-Ромео» как премиальной марке, сопернику «Мерседеса» и БМВ, и «Мазерати» – как ультралюксовому бренду, противнику «Бентли» и «Роллс-Ройса». Соответственно, роль марки «Крайслер» понижена до массового сектора, и она занимает в Америке ту же нишу, что и «Фиат» в Европе. «Додж» превратили в производителя исключительно легковых авто со спортивным характером, а его знаменитые пикапы вынесли в отдельную марку Ram. Единственным глобальным брендом, за вычетом премиальных, является Jeep, чьи внедорожники остаются популярными почти при любом состоянии экономики. Текущие показатели холдинга подтверждают правильность стратегии: годы после полного объединения отмечены ростом чистой прибыли.



ЖЕЛЕЗНОЕ РЕШЕНИЕ



Инженеры Ford в сотрудничестве с коллегами из Agility Robotics сконструировали легкого робота, двигающегося на двух нижних конечностях подобно человеку, успешно преодолевающего подъемы по лестнице, а также уклоны и спуски.

Мотивом к разработке робота послужила актуальная жизненная проблема. Дело в том, что во всем мире люди стали все больше товаров заказывать через интернет. Вместе с этим удобством для конечного потребителя на транспортные сети легла непомерная нагрузка. Причем сложнее всего доставляющим компаниям добираться до двери клиента в условиях мега-

полиса, где сложно ехать и непросто найти место для парковки.

Вот тут-то и может выручить робот Digit. Он складывается, поэтому без проблем помещается в автомобиль, доставляющий посылки. Робот может нести груз до 18 килограммов и, что немаловажно, имеет беспроводную связь с мощным навигационным оборудованием, позволяющим безошибочно прокладывать траекторию движения. Навигационная система может работать в автомобиле, не утяжеляя конструкцию самого робота. В затруднительной ситуации «железный человек» может запросить у базовой навигационной системы просчет альтернативного маршрута.

Лидарные датчики и стереокамеры андроида предотвращают столкновения с транспортными средствами, пешеходами и велосипедистами. Но и в случае соприкосновения с препятствием или при движении по неровной дороге робот довольно устойчив, по словам разработчиков, он надежно сохраняет равновесие. ■

РУЛЬ С ПОДСКАЗКОЙ

Всем известно, что ослабление внимания за рулем чревато неприятностями, а порой может обернуться трагедией. Чтобы помочь водителю сосредоточиться на вождении, инже-



неры Jaguar Land Rover в содружестве со специалистами Университета Глазго разработали проект сенсорного рулевого колеса.

Отдельные части этого руля могут резко менять температуру, сигнализируя водителю о том, в какую сторону нужно повернуть. В отличие от звуковых и вибросигналов этот тип оповещения не создает в кабине автомобиля лишнего шумового фона.

Тепловые сигналы подаются с двух противоположных сторон руля, а перепад температур на нем можно будет регулировать в зависимости от индивидуальной чувствительности.

Решение является одним из шагов к беспилотному автономному управлению, а пока может очень пригодиться водителям, управляющим машиной в условиях ограниченной видимости, в горах или на лесных дорогах.

Исследования показали, что тепловые подсказки легко воспринимаются водителями, они интуитивно понятны и ценны тем, что не задействуют зрение и слух. ■

БАВАРСКАЯ «ЕДИНИЦА» — ЭПИЗОД ТРЕТИЙ



КА»» ИИ



В Мюнхене BMW Group на собственной презентационной площадке представила третье поколение BMW 1-й серии. Глобальная же премьера модели должна состояться во Франкфурте-на-Майне в сентябре 2019 года, в начале осени также по миру стартуют продажи.

Обновление модели принесло с собой революционное изменение – привод автомобиля стал передним. Вместе с тем авторы разработок утверждают, что автомобиль сумел сохранить присущую представителям прежних поколений динамику.

Инженеры не только предложили в машине новое шасси, но и посредством передовых технологий интегрировали все наиболее значимые компоненты, обеспечивающие движение и управление как на переднем приводе, так и в варианте с интеллектуальным полным приводом BMW xDrive.

Процесс модификации BMW 1-й серии занял пять лет. Такое внимание и тщательность проработки объясняются особой популярностью модели, которая появилась в 2004 году, а затем обновлялась в 2011-м и несколько дополнялась в 2015-м. Особенно популярной машина стала в Старом Свете. На Европу пришлось около 80% продаж второго поколения. К концу 2018 года продажи BMW 1-й серии превысили отметку 1,3 миллиона экземпляров.

Свежая версия модели стала на 5 миллиметров короче, таким образом, длина машины составила 4,319 метра. За счет этого колесная база сократилась на 2 сантиметра. Ее длина – 2,67 метра. Зато на 3,4 см приросла ширина, она теперь равна 1,799 метра. На 1,3 см увеличилась и высота машины, которая составляет 1,434 метра. Переход на переднеприводную архитектуру обернулся для «единички» новым соотношением

пропорций и большим количеством плавных летящих линий в экстерьере. Более короткий, нежели ранее, капот перетекает в ветровое стекло, а длинная крыша широким шлейфом ложится на широкие «плечи», сформированные арками задних колес.

В конструкции кузова обновленной версии модели инженеры использовали алюминий – из него сделаны капот и задние двери. Таким образом удалось избавиться от 30 килограммов веса, которые несет в себе предыдущая версия. При этом жесткость кузова удалось увеличить.

Знаменитая фирменная двусоставная фальшрадиаторная решетка в обновлении стала крупнее, причем теперь две ее части спаяны вместе посередине, как в седанах более высоких классов. Помимо этого решетка теперь забрана не только вертикальными планками, но и трехмерной сеткой в варианте модели M135i xDrive, придающей передней части машины глубину и узнаваемость. В полноприводной модификации также можно заметить дополнительные вставки в воздухозаборники.

Фарам дизайнеры придали наклонное позиционирование. В базовой версии автомобиля они комплектуются галогенными источниками света при светодиодных ходовых огнях. Полностью светодиодное освещение – опция, доступная за доплату. Еще некоторая сумма позволяет получить адаптивные фары. Индикаторы поворотов за счет горизонтального положения визуально делают машину шире.

Как характерная узнаваемая



деталь в дизайне экстерьера остался так называемый «акулий нос», придающий автомобилю спереди клиновидную форму. Остекление BMW 1-й серии поднимается, уходя к задней части, но в нем по-прежнему присутствует изгиб Хофмайстера.

На боковинах кузова отчетливо обозначены две штампованные линии. Одна расположена ниже дверных ручек и проходит от передних колес до задних крыльев. Вторая берет начало у передней двери и резко поднимается вверх на двери задней. Эти линии олицетворяют собой потоки воздуха, сквозь которые стремится автомобиль в скоростном движении. А вот изящный спойлер, который венчает крышу сзади, борется уже с реальными аэроди-

намическими эффектами, заставляя заднюю ось плотнее прижиматься к дороге.

Широкая позиция сзади делает «единичку» более устойчивой в маневрировании. Опционально доступные задние фонари в форме литеры L облегчают восприятие мощной кормы автомобиля, которую украшают 9-сантиметровые хромированные патрубки выхлопной системы, в полноприводном варианте они еще больше – 10 сантиметров.

Базовая версия модели комплектуется 16-дюймовыми стальными или легкосплавными дисками, но опционально можно получить 19-дюймовые колеса. Линейки Sport и M Sport в стандарте получили 17-дюймовые легкосплавные диски, а BMW M135i xDrive

будет поставляться с полированными 18-дюймовыми легкосплавными дисками.

Переднеприводная архитектура с поперечным расположением двигателей позволила инженерам расширить внутреннее пространство. Особенно заметно это будет сидящим сзади. Практичное решение эмоционально поддерживает в интерьере панорамная крыша площадью 0,7 кв. метра, доступная в качестве опции для BMW 1-й серии. Она дополнительно наделяет салон светом, расширяя его. Электроприводные жалюзи позволяют затенять интерьер в особенно солнечные дни, а ветроотражатель помогает избавиться от шума встречного ветра.

Органы управления, сгруппированные в кластеры, ориентированы на водителя. Теперь, по мнению авторов модификаций, будет удобнее управлять отоплением, кондиционированием воздуха и вентиляцией. Все элементы, связанные с вождением, также сгруппированы вместе. Впервые в салоне этой модели применены полосы декоративной подсветки. Информационно-развлекательные функции здесь находятся под управлением новой операционной системы BMW 7.0, которая помогает распознавать жесты и выдает изображение на два дисплея, достигающих по диагонали 10,25 дюйма в топовой комплектации модели. Два экрана образуют кабину BMW Live Professional, настраиваемую под индивидуальные запросы водителя. Если раньше на дисплей можно было



выводить одновременно только три приложения, то теперь – до четырех.

Цифровой кокпит получил новый дизайн – одометр теперь работает против часовой стрелки, в пространстве между ним и спидометром отражается навигационная информация. Опционально для модели доступен полноцветный 9,2-дюймовый дисплей BMW Head-Up, проецирующий информацию, связанную с вождением, на ветровое стекло.

Потолок в задней части автомобиля конструкторам удалось поднять на 19 миллиметров, 13 миллиметров добавилось в ногах у задних пассажиров, но больше всего приросло пространство водителя и переднего пассажира – на 4,2 сантиметра. Объем багажника увеличился на 20 литров и вырос до величины 380 литров. Если же сложить спинки задних сидений, то объем вырастает до 1200 литров. Примечательно и то, что теперь сюда можно поместить груз с более широкими габаритами, ширина отсека приросла на 6,7 сантиметра. Впервые в истории модели она комплектуется задней дверью на электроприводе.

В отделке автомобиля для клиентов доступны три варианта дизайна, в том числе эксклюзивный для M Sport и M135i xDrive. Обивка сидений может быть как текстильной, так и кожаной, различных цветов и фактур. Дополнительно для этой машины со спортивным характером предлагаются и спортивные сиденья, которые по умолчанию имеет комплектация Sport Line, в ней также



присутствуют спортивный руль и декоративные вставки, имитирующие алюминий. В M Sport и во флагмане модельного ряда – BMW M135i xDrive – спортивные сиденья имеют выдвигающую подушку.

Выразительный звук в автомобиле обеспечивается стандартной стереосистемой BMW с шестью динамиками и 100-ваттным усилителем или опционально доступной аудиосистемой BMW Hi-fi с десятью колонками. В список опций включена и система объемного звучания Harman/Kardon мощностью 464 Вт с 16 колонками.

Внешнее и внутреннее оформление, детализация дизайна модели очень переменчивы. Сделано это с тем, чтобы автомобиль мог выглядеть роскошным и статусным или спортивным. В любом

случае, по заверению разработчиков обновления, эта машина будет более маневренной, нежели предыдущие версии, ведь сюда была интегрирована технология ограничения непрерывного проскальзывания колес (ARB), уже проявившая себя в BMW i3s. Она позволяет значительно улучшить сцепление автомобиля с дорогой в поворотах, в том числе и на мокрой поверхности, за счет точно контролируемого проскальзывания колес. Контроллер проскальзывания инженеры разместили в блоке управления двигателем, а не в блоке управления системы DSC (динамический контроль устойчивости). Так сигналы стали передаваться втрое быстрее, но взаимодействие с DSC тоже осталось. Впрочем, желая



полностью взять управление в свои руки, водитель может принудительно отключать динамический контроль устойчивости. Настройки динамического контроля тяги (DTC) позволяют дрифтовать на ведомых колесах. Так можно придать автомобилю возможность стремительного выхода из поворотов. Более гибкую управляемость обновленному BMW 1-й серии придает также система ARB, распределяющая крутящий момент и предотвращающая рыскание машины.

Интеллектуальным полным приводом в базовой комплектации оборудуются две модификации «единички» – BMW M135i xDrive и BMW 120d xDrive. В первой из названных версий присутствует также недавно разработанный механический дифференциал

повышенного трения Torsen, создающий эффект блокировки между передними колесами. Дифференциал интегрирован в восьмиступенчатую коробку передач Steptronic Sport. BMW M135i xDrive имеет усиление кузова в области туннеля, а также усиленный стабилизатор поперечной устойчивости.

Помимо стандартной подвески для обновленной модели доступны варианты – заниженная на 10 миллиметров спортивная и адаптивная, сулящая максимально комфортное передвижение.

Новой версии BMW 1-й серии доступны трех- и четырехцилиндровые двигатели последнего поколения BMW Efficient Dynamics. Покупатели смогут выбрать необходимое из трех дизелей и двух бензиновых моторов. В BMW M135i xDrive устанавливается наиболее мощный четырехцилиндровый двух-

литровый двигатель мощностью 306 лошадиных сил с двойной турбиной. Благодаря ему спортивный вариант новинки разгоняется до сотни за 4,8 секунды. Максимум скорости ограничен на отметке 250 км/ч. В двигателе усилен привод коленчатого вала, использованы модифицированные инжекторы, шатуны и новые поршни. Турбокомпрессор имеет встроенный выхлопной коллектор. Инженеры также расширили систему охлаждения и разработали выхлопную систему с минимальным сопротивлением газов. Новая система рециркуляции выхлопных газов – с одной ступенью на четырехцилиндровых двигателях и двумя на трехцилиндровых – обеспечивает эффективное сокращение выбросов оксида азота. Система эффективно снижает уровень оксида азота в выхлопных газах путем впрыскивания раствора мочевины (AdBlue). Звук двигателя усиливается и модулируется системой Active Sound Design (ASD), которая присутствует в стандартной комплектации спортивной версии модели.

Наименьший из моторов – BMW 116d – производит 116 л. с. Этого достаточно для максимальной скорости в 200 км/ч и набора от 0 до 100 км/ч за 10,3 секунды. Полторалитровый трехцилиндровый двигатель BMW 118i способен разогнать автомобиль от 0 до 100 км/ч за 8,5 секунды и придать автомобилю максимальную скорость в 213 км/ч. Четырехцилиндровый силовой агрегат полноприводного BMW 120d xDrive вырабатывает 190 л. с., с ним автомобиль может разогнаться



до 100 км/ч за 7 секунд, достигая максимальной скорости в 230 км/ч.

Все три дизельных мотора BMW 1-й серии имеют сажевые фильтры и катализаторы. В двигателях были модернизированы турбокомпрессор и система непосредственного впрыска Common-Rail. Четырехцилиндровые двигатели модели оснащены двухступенчатым турбонаддувом с парой турбокомпрессоров разных размеров. Это позволяет снабжать камеры сгорания строго необходимым количеством сжатого воздуха – по ситуации вождения и нагрузке. Конструкторы увеличили максимальное давление впрыска до 2200 бар на трехцилиндровых моторах и до 2500 бар – на четырехцилиндровых.

BMW 1-й серии в различных вариантах комплектации может иметь модернизированную 6-скоростную ручную коробку передач, семи- или восьмиступенчатую коробку передач Steptronic с двойным сцеплением. Быстро менять передачи автоматической трансмиссии позволяют подрулевые лепестки.

Обновленный BMW 1-й серии несет на борту новые инновационные системы помощи водителю, знакомые нам по моделям более высоких классов. Опциональный круиз-контроль с функциями торможения и Stop & Go облегчает вождение в путешествиях на дальние расстояния. Крейсерская скорость может устанавливаться вручную или транслироваться из системы распознавания дорожных знаков. Работает круиз-контроль на скоростях до 160 км/ч.

Система предупреждения о столкновении с функцией торможения сообщает водителю об опасной близости не только пешеходов, но и велосипедистов. Система предупреждения о выезде с полосы движения с активным возвращением в эту полосу работает на скоростях от 70 до 210 км/ч. Прочие функции ассистента по вождению включают в себя парковочного помощника с предупреждением о столкновении сзади.

В BMW 1-й серии состоялся дебют функции реверса. С ее помощью водителям будет проще выезжать с парковочных мест или маневрировать в ограниченном пространстве. Это еще один шаг к автоматизированному вождению. В реверсе хранится память рулевого управления, поэтому система способна направить автомобиль по обратной траектории на расстоянии до 50 метров. Все, что нужно делать водителю, – это отпустить акселератор, педаль тормоза и следить за плавным вальсированием машины.



Реверсивный помощник может разогнать автомобиль до максимальной скорости в 9 км/ч.

Новый BMW 1-й серии силен и в сфере коммуникаций. В нем доступны две новые интеллектуальные функции – цифровой ключ BMW и «умный» персональный ассистент, которые ранее уже были замечены в моделях BMW высшего диапазона. Цифровой ключ позволяет блокировать и разблокировать автомобиль со смартфона, даже если батарея телефона разряжена. Примечательно, что цифровым ключом водитель может поделиться с пятью другими людьми.

Интеллектуальный личный помощник BMW, впервые показанный в седане BMW 3-й серии, позволяет водителям управлять функциями автомобиля с помощью речевых команд. По сути это цифровой персонаж с собственной личностью, которая может запомнить ежедневную рутину и привычки владельца, впоследствии применяя навыки в соответствующем контексте или поддерживая случайный разгово-

вор. Ассистент запоминает предпочтительные настройки, например режимы обогрева сидений или места, куда часто ездят. У этого помощника есть одна уникальная особенность, отличающая его от других цифровых ассистентов. Она заключается в том, что водители могут дать ему имя.

Кстати говоря, интеллектуальный личный помощник BMW – это прежде всего подлинный эксперт по автомобилю. Он знаком практически со всеми функциями и способен управлять ими по мере необходимости или объяснять их назначение и механизм работы. Помощник может предоставить и информацию о текущем техническом состоянии автомобиля.

В общем, даже первое, поверхностное знакомство с обновленной версией BMW 1-й серии позволяет понять, что в автомобиле сосредоточено множество передовых технологий. Он безусловно красив, интересен и наделен живым характером. Мы бы добавили к его достоинствам еще несколько слов о цене, но... о ней пока ничего не известно. ■

С ПЛАТФОРМОЙ «НА ВЫРОСТ»





Компания Jaguar Land Rover представила свежую версию премиального компактного внедорожника Land Rover Discovery Sport. Обновленную модель отличает от предшественников еще большая практичность, реализованная благодаря усилению эффективности автомобиля и внедрению новейших технологических решений. Помимо этого конструкторами были доработаны системы безопасности и комфорта.

Вот уже более 30 лет семейство Discovery несет в своих генах любовь к путешествиям и приключениям. Из поколения в поколение автомобили этого бренда эволюционируют, сохраняя свое главное качество – высокую проходимость в любых дорожных и погодных условиях.

Во внешнем облике Discovery Sport 2020 модельного года тоже можно увидеть бережное, аккуратное отношение дизайнеров к традициям. Ими сохранены такие фамильные черты модели, как узнаваемая форма капота, ниспадающая к корме крыша и восходящая линия в центральной части кузова. Вместе с тем пропорции несколько изменились, они придают машине динамичный, стремящийся вперед вид. Дизайнеры изменили фальшрадиаторную решетку, фары, бамперы и задние фонари.

В интерьере можно заметить новейшую мультимедийную систему Touch Pro с системами Apple CarPlay и Android Auto. Она пополнилась новым 10,25-дюймовым сенсорным экраном высокого разрешения. В автомобиле стало больше места для хранения мелких предметов. А еще появилось «умное» зеркало заднего вида Clear Sight. Его особенность – в возможности превращаться в видеоскрин, на котором с высоким разрешением демонстрируется то, что находится позади автомобиля. Таким образом, водитель может уверенно контролировать тыльную часть транспортного средства, несмотря на плохую освещенность или помехи в салоне машины, которые могут создать пассажиры или крупногабаритный багаж.

Инженеры также придали в помощь водителю технологию Ground View. Благодаря ей на автомобиле можно преодолевать высокие препятствия, так как несколько



камер могут показать на экране то, что происходит под передней осью машины.

Впервые в данную модель пришел порт беспроводной зарядки смартфонов, появились точка доступа 4G Wi-Fi с подключением до восьми устройств и 12-вольтовые розетки с USB-портами в каждом ряду. Во втором и третьем рядах сиденья теперь имеют индивидуальную настройку обогрева и вентиляции.

Обновленному Discovery Sport в качестве опции предлагается система Smart Settings, которая, используя искусственный интеллект, запоминает режимы, чаще всего применяемые водителем. Поэтому для нее не проблема настроить положение сиденья, руля и климат, включить подходящую музыку или настроить массаж.

Семь посадочных мест в обновленном Discovery Sport выстроены по формуле 2:3:2, а складываются сиде-

нья второго ряда в пропорции 40:20:40. Комбинировать различные положения, таким образом, можно в 24 различных вариантах. Тут и кубик Рубика мог бы занервничать... Зато тем, кто готовится к ответственной поездке, возможность перепланировки салона придется как нельзя более кстати. Универсальность – это еще одно неоспоримое достоинство, которое клиенты Discovery ценят очень высоко. Объем багажного отсека вместе с иными, более мелкими отсеками для поклажи составляет в автомобиле 1794 литра.

Потенциальные приобретатели смогут выбирать из двух бензиновых 4-цилиндровых двигателей Ingenium и двух дизельных. Наиболее мощным является 249-сильный бензиновый, позволяющий разогнать машину до сотни за 7,6 секунды. Моторы работают в паре с усовершенствованной 9-ступенчатой трансмиссией ZF.

Подвеска автомобиля может быть пружинной или Adaptive Dynamics. В адаптивной подвеске сенсоры мониторят дорожные условия каждые 10 миллисекунд.

Благодаря клиренсу в 21,2 см Land Rover Discovery Sport, по отзывам разработчиков, уверенно справляется





с препятствиями. Благоприятствуют этому и углы въезда, съезда и рампы, которые равны соответственно 25, 30 и 20 градусам. Заявлено, что машина может форсировать уклоны до 45 градусов и преодолевать броды глубиной до 60 сантиметров.

В помощь водителю на сложных участках местности – второе поколение системы Active Driveline и технология Terrain Response, которая самостоятельно может настроить крутящий момент в зависимости от ситуации в пути. Есть на борту и ассистент Advanced Tow, помогающий корректно и легко управлять прицепом, который, кстати, может весить 2,5 тонны. Помимо этого внедорожник имеет адаптивный круиз-контроль с функциями удержания машины в полосе движения и поддержания безопасной дистанции. Электроника может экстренно останавливать автомобиль и отслеживать в пути физическое состояние водителя.

Безопасность в обновленной версии внедорожника обеспечивается прежде всего конструкцией кузова, который в сравнении с предыдущим вариантом этой модели стал на 13% жестче. Подрамник получил жесткие крепления –





таким образом инженеры снизили вибрации и шум. Пешеходов в случае фронтального столкновения с автомобилем может спасти подушка безопасности, находящаяся под передним капотом.

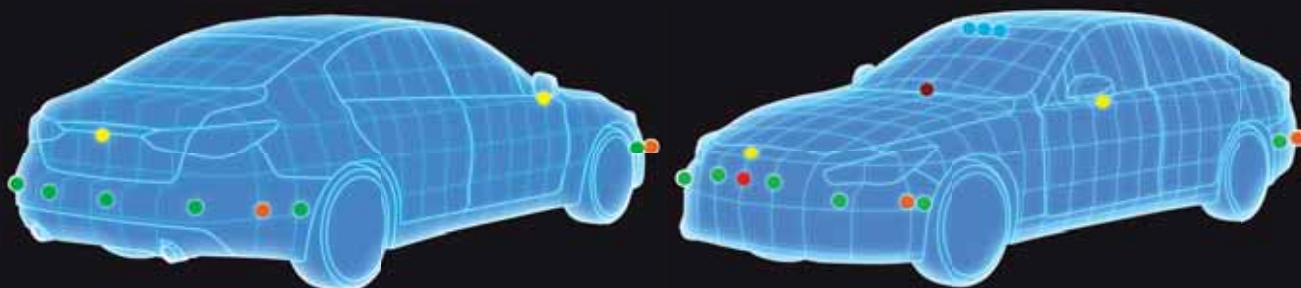
Обновленный Discovery Sport будет продаваться в четырех вариантах комплектации – Standard, S, SE и HSE. Помимо этого будет доступна и специальная версия R-Dynamic, отличающаяся от прочих цветом «атласная тень» на капоте и двери багажника, а также накладками на порогах.

Необходимо заметить, что на некоторых рынках модель уже три года подряд занимает лидерскую позицию в сегменте. Ей принадлежат несколько весомых наград международных экспертов и расположение молодых семейных клиентов. Учитывая все это, обновленной версии автомобиля можно предсказать успешное будущее. Тем более что новая архитектура Premium Transverse Architecture, на основе которой спроектирован Land Rover Discovery Sport 2020 модельного года, является платформой, позволяющей устанавливать под капот гибридные агрегаты или электромоторы. ■



ПИЛОТ УМЕЕТ ЕЩЕ БОЛЬШЕ

Компания Nissan приняла решение оснастить обновленную версию Skyline системой помощи водителю ProPILOT с расширенным функционалом навигации, смены и удержания полосы движения.



Новинка появится в автомобиле уже осенью 2019 года. Свежая версия электронного ассистента поможет водителю маневрировать на дороге в соответствии с заранее проложенным маршрутом и обеспечит автоматическое вождение во время движения в одном ряду.

Чтобы задействовать новые возможности ProPILOT, водитель должен сначала установить пункт назначения в навигационной системе, заранее создав определенный маршрут путешествия. Система запомнит путь и

учтет перекрестки, съезды и въезды на магистрали, знаки и скоростной режим на разных участках.

Помощник окажет содействие в обгоне медленно движущихся транспортных средств, поддержит определенную дистанцию с соседними транспортными средствами и выберет наиболее подходящий момент для входа в разрывы разметки. Система подает звуковой и визуальный сигналы, и после этого водитель, положив обе руки на рулевое колесо, сможет подтвердить начало этих маневров переключателем.

После совершения маневра система также запрашивает подтверждение у водителя, чтобы вернуть автомобиль на полосу дороги, которую он занимал ранее. Заканчивая движение по заданному маршруту, система уведомляет об этом водителя, и далее он может управлять машиной в ручном режиме. Электроника в салоне постоянно контролирует внимание водителя, следя, чтобы оно было сосредоточено на дороге.

Новейшая версия ProPILOT работает на данные камер, радаров, гидролокаторов, GPS и 3D-карты высокого разрешения. Таким образом автомобиль обеспечивается 360-градусным мониторингом окружающего пространства и располагает точнейшим позиционированием. Поэтому действия системы осуществляются плавно, напоминая управление опытным водителем. На данный момент свыше 350 000 автомобилей Nissan несут в себе технологии помощи водителю ProPILOT.

В РАМКАХ

РАЗУМ

Бренд Lexus показал широкой общественности обновленную версию популярного внедорожника RX. Эволюционные изменения затронули как экстерьер, так и интерьер автомобиля, а также его ходовые качества, управляемость и безопасность.

Во внешности модели сохранились признаки мощной, динамичной машины и узнаваемые пропорции. При этом дизайнеры несколько изменили рельефные линии на боковинах кузова, сделал общий рисунок более графичным. Бамперы тоже стали выразительнее и рельефнее. Задний бампер дизайнеры слили с крыльями, получив массивную корму. Щиток днища и вытянутые отверстия выхлопных труб подчеркивают ширину автомобиля.

На формирование визуального эффекта стремительности в модели работают узкие фары, в то время как комбинированные задние фонари несут в своем световом рисунке литеру «L», ясно говоря тем самым, что впереди – Lexus.

Внутри автомобиля стало просторнее. В частности, благодаря перепланировке сидений второго ряда в третьем ряду добавилось 9,5 сантиметра. Кроме того, в последнем ряду посадочные места отныне можно установить в два различных положения.

В дополнение к сенсорному интерфейсу дизайнеры Lexus предложили в обновленной версии новый сенсорный дисплей. Появились в салоне также новый держатель смартфона и USB-порт.

С целью улучшить управляемость

инженеры сделали кузов автомобиля жестче. При строительстве кузова широко применялись лазерная винтовая сварка, точечная сварка и высокопрочные клеи. Помимо этого был усилен стабилизатор поперечной устойчивости и применены более жесткие ступицы. Эти меры наделили машину немедленным реагированием на рулевое управление. Дополняет управляемость функция Active Cornering Assist (ACA), она делает легче поворачиваемость при нажатии на педаль газа в середине поворота и взаимодействует с EPS. В результате движение по дуге становится более линейным и точным.

Амортизаторы автомобиля дополнены новым устройством контроля трения (FCD), снижающим высокочастотные вибрации при быстром движении машины по дороге с мелкими неровностями.

Безопасность автомобиля поддерживается хорошим освещением. Светодиодные фары с адаптивной системой дальнего света (AHS), по мнению их разработчиков, особенно эффективны в условиях встречного движения. В обновленную модель интегрирована сложная система Blade Scan type AHS, работающая при помощи вращающихся зеркальных отражателей и объективов. Она точно распределяет свет на дороге и позволяет водителю хорошо контролировать



все ее участки, включая обочину. Таким образом, в пути за рулем можно уверенно различать пешеходов, разметку и дорожные знаки, при этом не ослепляя участников движения на встречном направлении. Разработчики системы головного освещения обновленной модели заверяют, что видимое пространство в ночное время



МНОГОЙ ЭВОЛЮЦИИ



продлилось на 24 метра, составив 56 метров против прежних 32.

Передовые технологии безопасности и предотвращения несчастных случаев в обновленном RX включают также систему Pre-Collision System с камерой и радаром. Она помогает обнаруживать в опасной близости пешеходов и велосипедистов – как днем, так и ночью. Соче-

тание динамического радиолокационного круиз-контроля (DRCC) с функцией Lane Tracing Assist (LTA) помогает водителю удерживать машину в полосе и точно, безопасно маневрировать, полагаясь на визуальные, тактильные и звуковые сигналы. Есть в автомобиле и помощник, считывающий дорожные знаки.

В общем, можно констатировать, что

разработчикам обновления удалось выдержать разумный баланс между новациями и традиционной харизмой этой модели. Такое решение придется по вкусу как тем, кто уже стал поклонником или владельцем Lexus RX, так и тем, кто желает приобрести современный комфортабельный автомобиль повышенной проходимости. ■





ИЗ СЕРИИ – В ЭКСКЛЮЗИВ

Именитое тюнинг-ателье Brabus недавно представило в Монако переработанную версию нового полноприводного Mercedes-AMG GT 63 S. Дизайнерскую новинку отличают от оригинала улучшенная аэродинамика, спортивный стиль, комбинация разноразмерных колесных дисков и, конечно, более мощный двигатель.

Именно выдающиеся характеристики мощности и динамичности этого автомобиля продиктовали особые требования к аэродинамике. Поэтому детали обвеса были изготовлены из углеродного волокна. Компоненты, регулирующие и направляющие воздушные потоки, прошли настройку в аэродинамической трубе, поэтому авторы доработок уверены в их точной посадке и в эффективности на высоких скоростях. Обвес по желанию заказчика может быть матовым или глянцевым.

В профиле автомобиля наиболее заметными чертами являются передний спойлер вместе с накладками больших воздухозаборников на бампере. Сзади мастера тюнинга дополнили базовую версию боковыми кар-

боновыми накладками на диффузоры и карбоновым бампером с ребристым аэродинамическим «подхватом», по двум сторонам которого расположились четыре сдвоенные выхлопные трубы.

Специально для данного проекта была разработана необычная комбинация шин и колесных дисков. Для того чтобы подчеркнуть клинообразную форму автомобиля, инженеры поставили спереди 21-дюймовые диски, а сзади – 22-дюймовые. Само собой, пришлось перенастроить под это решение и подвеску. Потом водители-испытатели проверили десятиспицевые колеса Brabus Monoblock Z «Platinum Edition» в действии.

Колесные диски были изготовлены методомковки, поэтому они прочны и легки одновременно. Высокопроизво-

дительные шины спереди имеют размерность 275/35, а сзади – 335/25. Возможности наилучшей устойчивости и управляемости шин поддерживаются еще и самонастраивающимся модулем пневматической подвески Brabus Airmatic Sport Unit. Он способен на ходу уменьшать клиренс на 2,5 сантиметра в двух режимах – «комфорт» и «спорт».

Мастера Brabus предложили оригинальные решения и в интерьере автомобиля. Обивка салона выполнена из высококачественной кожи и может быть практически любого желаемого цвета со множеством сложных вариаций. Также в ателье готовы сделать для интерьера инкрустации из ценных пород дерева или из натурального углерода – в





бенным. Дело в том, что специалисты Brabus инсталлировали в машину спортивную выхлопную систему из нержавеющей стали. Она снижает противодавление выхлопных газов и за счет управляемых клапанов может работать тихо в режиме Coming Home или «рычать на полную катушку» в режиме Sport. Визуально 9-сантиметровые выхлопные трубы автомобиля украшают декоративные накладки из титана и карбона.

Ателье берется на заказ поэтапно или сразу довести до подобной кондиции любой Mercedes GT 63 S 4MATIC, как абсолютно новый, так и уже побегавший по дорогам. Сколько это будет стоить? Точно не мало!

широчайшем ассортименте цветов и спецификаций.

Автомобиль, показанный на Top Marques Монако 2019, был оснащен сиденьями, оформленными перфорированной черной кожей с белыми кожаными элементами. Кстати говоря, не только внешними эффектами примечательна работа дизайнеров. Вставки из алькантары в боковые подушки сидений оптимизируют боковую поддержку при вождении в спортивном стиле.

В накладках дверных проемов, выполненных из нержавеющей стали, можно увидеть логотип Brabus с подсветкой в тон внутреннему освещению. Выгодно смотрятся также фирменные педали и алюминиевые штифты на дверях.

Однако, как бы ни был красив автомобиль снаружи и изнутри, его главный козырь скрыт под капотом. Там до поры до времени тихо лежит 800-сильный четырехлитровый двигатель V 63 с двойным турбонаддувом. Если же разбудить мотор, он способен разогнать машину с нуля до сотни всего за 2,9 секунды. Скоростной максимум ограничен на отметке 315 км/ч.

Модификация производительности двигателя PowerXtra B40S-800 заключалась в увеличении компрессора турбоагрегата и усилении подшипника. Эти меры позволили без ущерба для долговечности двигателя допускать максимальное давление наддува в 1,6 бар. Был, конечно, перепрограммирован электронный блок управления двигателем. После работы с мотором состоялись тщательные стендовые испытания, а вслед за ними и ходовые — на гоночных трассах и в городских пробках.

В тюнингованном автомобиле работает 9-скоростная спортивная трансмиссия Speedshift. Передачи можно

переключать автоматически или вручную с помощью эргономичных алюминиевых подрулевых рычагов.

К сожалению, словами невозможно точно передать звучание этого автомобиля. А ведь звук его тоже стал осо-

ALFA Equip

**ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**



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



**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**



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

www.cto.kz
www.авто-сервис.kz
www.corghii.kz



PACKARD PREDICTOR - 1956 г.

РИЧАРД ТИГ: ДИЗАЙН ВОПРОТИВ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ

Не так уж сложно создавать выдающийся дизайн, работая в большой и успешной корпорации вроде General Motors 50-х. То ли дело компания, балансирующая на грани рентабельности, когда, с одной стороны, риск необходим, а с другой — полет фантазии жестко ограничен скромным бюджетом. Герой сегодняшней статьи сумел в таких условиях превратиться в одного из наиболее влиятельных дизайнеров автомобильной Америки. Но на его пути были и иные препоны.



Обстоятельства рождения Ричарда Тига не располагали к тому, что мальчик станет промышленным дизайнером. Родился он 26 декабря 1923 года в Лос-Анджелесе, по сути, столице американского кинематографа, и, более того, мать Ричарда была средней руки актрисой. Неудивительно, что в пятилетнем возрасте он снялся в эпизодах сериала «Наша банда», причем играл девочку.

Но последующие трагические события оборвали его кинокарьеру. То, что случилось, должно было навсегда отвлечь Тига-младшего от автомобилей. Сначала они с матерью вдвоем попали в аварию и оба получили серьезные травмы. У Ричарда пострадал правый глаз, из-за чего он в дальнейшем не имел полного стереоскопического зрения. Годом позже в другой автокатастрофе погиб отец Тига. Во многом лишившись родительских

наставлений, Ричард попал под влияние школьной компании, в которой оказались два знаменитых впоследствии гоночных инженера — Эд Искендерян и Стюарт Хилборн. Проводя с ними время на любительских заездах по высохшему озеру, Ричард Тиг понял, что и у него хватает бензина в крови.

Из-за проблем со зрением Тиг не попал в армию во время Второй мировой войны, но умеющего рисовать юношу взяли в авиастроительную компанию Northrop иллюстратором — плакаты и пояснительные схемы нужны всегда. Там его начальник, сам некогда работавший на GM, посоветовал Ричарду посещать вечерние курсы в Колледже искусства и дизайна в Пасадене.

Когда наступил мир, Ричард Тиг начал свое «путешествие» по автомобильным компаниям США. Забегая вперед, скажем, что из крупных американских автопроизводителей Тиг не отметил только в «Форде». Сначала он ненадолго «прописался» во вновь созданной Kaiser-Frazer, где сделал наброски компактной модели, из которой вырос проект Henry J. В 47-м Тиг уже состоял в штате GM, где принял участие в создании впечатляющих «олдсмобилей» 1950 модельного года, а вскоре оказался в группе перспективных разработок Cadillac. Столь быстрый рост располагал к занятию через какое-то время поста вице-президента корпорации по дизайну, но не случилось. А дело было так: в 52-м году, когда боссу отдела стиля, знаменитому Харли Эрлу, на утверждение должны были представить два альтернативных варианта хромового декора, дизайнеры по ошибке положили оба комплекта на один макет авто. И Эрл это утвердил. От такого шока Ричард Тиг оправиться не смог и вскоре покинул корпорацию. Как мы знаем теперь, это была только заря «детройтского барокко».

Следующим местом приложения сил для Ричарда Тига стала компания Packard. Некогда славный производитель представительских машин в тот момент уже с трудом держался на плаву и, конечно, не мог тратить на стиль в объемах GM. Однако Тиг сумел построить несколько занятных концепт-каров. Последним из них стал в 56-м Predictor, в полном соответствии с именем, предсказавший некоторые явления в американском дизайне, как то: закрытые щитками головные фары или опускаемое заднее стекло с обратным наклоном. Вот только реализовали в серийном производстве это другие. А из работ Тига, дошедших до конвейера, стоит

отметить дизайн «Паккардов» 1955–1956 годов, удивительно динамичный для столь крупных машин. Спустя пару лет его «позаимствовали» советские стилисты для «Чайки».

Когда Packard отказался от собственных кузовов, взявшись за перелицовку машин Studebaker, Ричард Тиг сделал и это. Но в 57-м дизайнерский отдел «Паккарда» от безысходности в полном составе мигрировал в корпорацию Chrysler. Примерно через два года Тигу пришлось уйти и оттуда: он принял не ту сторону в управленческом конфликте.

Скоро Ричарда Тига пригласил в American Motors Corporation (AMC) его бывший начальник в GM Эд Андерсон. В 61-м Андерсон ушел на пенсию, и Тиг возглавил центр стиля AMC. Его скитания закончились. Следующие 22 года сам Ричард Тиг назовет своим Камелотом – в честь резиденции легендарного короля Артура. Этот популярный в англосаксонской культуре образ используют для обозначения периодов благородства и романтики. В частности, почитатели Джона Кеннеди называют так годы его президентства.

В самом деле, хотя денег у AMC (лишь номинально стоявшей на одном уровне с «большой тройкой») было в обрез, других ограничений у дизайнерского отдела не было. А что может быть лучше свободы для истинного художника? Модели AMC 60-х буквально излучали оптимизм, которым пропитывались от создателей. Чистые линии с минимумом декора не только были дешевы в производстве, но и выгодно отличались от тяжелых силуэтов машин конкурентов. Журналисты ведущих изданий отмечали, что наконец-то за дизайн AMC не стыдно.

Если в это относительно благополучное десятилетие массовая продукция AMC не так сильно выделялась на общем фоне, то концепты Тига снова привлекали внимание. В 1964 году он показал компактный по американским меркам фастбэк Tarpon с интересным оформлением задней части за счет предельно зауженного багажника и почти горизонтальной линией крыши, из-за чего во втором ряду хватало места для головы. Но в серию под именем Marlin пошел не оригинальный автомобиль, а его увеличенный вариант, так как руководство корпорации непременно пожелало для него мотор V8. Пропорции в результате несколько «поползли».

В 66-м увидел свет концепт Cavalier – демонстрация того, каких высот можно достичь в унификации кузовных панелей. У «Кавалера» вза-

RAMBLER TARPON - 1964 г.



RAMBLER MARLIN - 1965 г.



AMC CAVALIER - 1966 г.



AMC GREMLIN - 1970 г.



имозаменяемыми были крылья по диагонали и аналогично – двери. А также капот и крышка багажника, передний и задний бамперы. При этом машина выглядела привлекательно. Опыт «Кавалера», пусть и не с таким размахом, будет успешно использован AMC в следующем десятилетии, когда придется уж совсем туго затянуть пояс.

Но пока AMC отметилась и в сегменте muscle car, выпустив свой аналог

«Мустанга» в виде модели Javelin и ее двухместной разновидности AMX. И снова Ричард Тиг отказался от «архитектурных излишеств», предпочтя, по его собственным словам, стиль «мокрой футболки», когда лаконичные линии только подчеркивают «мускулы». Правда, во втором поколении «Джевлина» (1971) вышел перебор со «стероидами». Для большей выразительности машине

AMC JAVELIN AMX - 1971 г.



AMC JAVELIN AMX - 1971 г.



AMC MATADOR - 1974 г.



AMC MATADOR - 1974 г.



раздули крылья, и в сочетании с маленькими колесами и стандартной общей высотой кузова экстерьер автомобиля получился на редкость своеобразным. Впрочем, это многим понравилось, и раннее прекращение выпуска AMC Javelin было вызвано коллапсом целого класса, а не конкретно этой модели.

Из моделей AMC 70-х отдельного рассказа заслуживает едва ли не каждая. Правительство США заставило автопроизводителей тратить на безопасность, экологию и снижение расхода горючего. Затраты выросли, а прибыль с каждой машины упала. Не уступать «большой тройке» было уже недостаточно, необходимо было выигрывать. Поэтому машины AMC в 70-е были намного смелее, временами до чудаковатости. Корпорация искала новую нишу, которая могла бы выстрелить подобно «Мустангу» ранее или минивэнам «Крайслера» позднее и на время обеспечить монопольную прибыль.

И если дизайн был свежим, то техника AMC отставала все больше. Субкомпакт Gremlin (1970) страдал не только от непривычного силуэта с длинным носом и обрезанной «кормой», но и от тяжелых старых «шестерок», перегружавших управляемые колеса. Позволить себе разработку малолитражного легкого мотора AMC не могла. Стремительное купе Matador (1974) выгодно отличалось от аналогов, но середина 70-х была плохим временем для купе верхнего среднего класса, и автомобиль хорошо продавался только в первый год.

«Широкий малый автомобиль» AMC Pacer (1975) тоже успеха не имел. Широкий – потому что так не нужно было переналаживать конвейер, на котором собирали «фулсайзы». Заодно и объем салона компакта оказывался почти на уровне тех самых гробоподобных полноразмерных седанов, так любимых американцами в те годы. Передние стойки были сдвинуты

максимально вперед, к самым колесным аркам. Позже эту компоновку назовут cab forward. Высокая крыша с большой площадью остекления давала отличную обзорность, а более широкая дверь с правого борта помогла легче забраться на задний ряд. И все снова испортила допотопная механика.

С 78-го года AMC уже не рассчитывала выстоять в одиночку. Начались заигрывания с Renault, а Ричард Тиг довольно успешно перелицовывал старые компакты. Выпуск полноприводной модели Eagle, полученной сочетанием стандартных легковых кузовов и массивной трансмиссии Ferguson Formula, на несколько лет поддержал предприятие. Последней работой Тига стал Jeep Cherokee (XJ) – до сего момента лучший компактный внедорожник в истории. Одним из его преимуществ оказалось наличие с самого старта пятидверного исполнения, в то время как Ford Bronco II и Chevrolet Blazer, базируясь на пикапах, были только трехдверными.

В 61 год Ричард Тиг вышел в отставку. AMC было не спасти, а искать новое место мастер не хотел. На пенсии он целиком отдался давнему хобби – реставрации старинных машин. Сам Тиг как-то признавался, что за всю жизнь у него было свыше 400 авто. Когда остатки AMC были выкуплены «Крайслером», к Ричарду Тигу обращались за консультациями, и знаменитые «крайслеры» компоновки cab forward были явно созданы под его влиянием. Ричард Тиг скончался в 91-м году после продолжительной болезни. Его сын Джефф также был автомобильным дизайнером, чьи лучшие работы случались в 80-е, когда он, будто закрывая лакуну в карьере отца, трудился в компании Ford. ■

AMC PACER ADV - 1975 г.



AMC SPIRIT AMX - 1979 г.



JEEP CHEROKEE PIONEER - 1984 г.



AMC EAGLE - 1984 г.



Мотор-шоу, организованное на итальянской Конкорсо-д'Элеганза-Вилла-д'Эсте, порадовало публику демонстрацией мотоцикла BMW Motorrad Concept R18, названного альтернативой для времени, которое все чаще характеризуется быстрыми технологическими изменениями.



ЧТОБЫ ЧУВСТВОВАТЬ. ВМЕСТО ТОГО ЧТОБЫ ДУМАТЬ...

В этом творении слились воедино традиции и будущее, суть классики BMW Motorrad с современной эпохой. Глава баварской мотоциклетной компании доктор Маркус Шрамм описал концепт так: «С этим байком мечты BMW Motorrad представляет свою собственную версию эмоционального и аутентичного предложения в сегменте больших крейсеров».

BMW Motorrad Concept R18 демонстрирует, как прямая проекция оппозитного двигателя 1960-х годов может выглядеть сегодня в настоящем байке, олицетворяющем клас-

сические иконы дизайна, созданные этой компанией ранее.

Глава BMW Motorrad Design Эдгар Генрих развил мысль, выраженную доктором Шраммом: «Благодаря своей чистой эстетике открытый для обозрения Concept R18 воплощает для меня то, чем в действительности является мотоциклетный спорт. Все дело в том, чтобы чувствовать, вместо того чтобы думать, и не использовать технологии для самостоятельной постановки, вместо этого нужно дать пространство для воображения. Этот концептуальный байк затрагивает что-то в глубине души — вы просто хотите сесть на него

и уехать. Но когда вы покидаете его, вы не просто ставите мотоцикл в гараж и уходите — вы снова оборачиваетесь, бросая на него прощальный взгляд».

Трудно не согласиться с тем, что BMW Motorrad Concept R18 — это сущность мотоцикла, байка в его оригинальной, естественной форме. Своей нестандартной стилистикой концепт прославляет искусство отбрасывать то, что не нужно, а затем концентрироваться на том, что осталось. Дизайнер концептуального мотоцикла Барт Янссен Гросбек признался: «Самая большая проблема в дизайне — сделать все видимым. Каждая часть имеет



функциональное назначение. Мало кто осмелится пойти на такой абсолютно честный подход».

BMW Motorrad Concept R18 сразу узнаваем как настоящий BMW: двигатель-боксер, колыбельная рама, открытый карданный вал и каплевидный черный топливный бак с нанесенными вручную контрастными линиями. Все это — типичные черты дизайна классики BMW Motorrad. Сбалансированные классические пропорции напоминают BMW R5 и передают — даже на расстоянии — бесконечную красоту, которая возникает, когда вещи сводятся к их назначению в качестве предмета первой необходимости. Рама и бак концепта создают общую линию, идущую от руля к ступице заднего колеса, и сбоку формируют плавную элегантность. Большие спицевые колеса (спереди — 21 дюйм, сзади — 18 дюймов) обеспечивают надежную прочную стойку и идеально балансируют доминирующий в конструкции силовой агрегат. Шины мотоцикла являются еще одной ссылкой на историю: как и некогда его прототипы, концепт оснащен шинами Metzeler.

Сердцем BMW Motorrad Concept R18 является большой новый двухцилиндровый двигатель объемом 1800 кубических сантиметров. Его внешний вид намеренно напоминает плоские моторы, которые BMW Motorrad использовала до конца 1960-х годов. Однако в современной реплике двигатель имеет значительно больший рабочий объем и современную конструкцию системы воздушно-масляного охлаждения.

«Большой боксер» спроектирован с любовью к мелочам. Блок двигателя и трансмиссия изготовлены из алюминия, обработанного стеклянными шариками, что обеспечивает идеальную имитацию ручной шлифовки. Двигатель несет на себе название концептуального мотоцикла, а сдвоенные карбюраторы Solex — еще один отсыл к истории, визуально подчеркивающий аутентичность байка.

На мотоцикле нет кожухов, что позволяет четко видеть его конструкцию. Поэтому мы без труда замечаем еще одну яркую оптическую особенность, которой является хромированный вал, транслирующий крутящий момент от двигателя на заднее колесо. Электроника концептуального мотоцикла сводится не более чем к стартеру и лампам, подчеркивая пуристский дизайн.

BMW Motorrad Concept R18 несет в себе третью интерпретацию



двигателя большой мощности от BMW Motorrad. В декабре прошлого года на Yokohama Hot Rod Show с новым прототипом двигателя была показана модель, созданная японскими настройщиками из Custom Works Zon. Она завоевала самую крупную награду мероприятия – «Лучший шоу-мото-

цикл», восхитив поклонников байков своими классическими формами, современными методами производства и всевозможными видами ручного искусства и ремесла в деталях. Следующим этапом была интерпретация Revival Cycles. Мастера из Остина (штат Техас, США) создали впечатляющий



мотоцикл Revival Birdcage – идеальную платформу для презентации двигателя Big Boxer. Специально разработанная титановая рама в этой модели обеспечила беспрепятственный обзор двигателя и привода со всех сторон. Этот вариант американского дизайнера произвел фурор на прошлогодней выставке Handbuilt Show в Техасе.

Что касается цветового дизайна, то BMW Motorrad Concept R18 показывает себя в нем как абсолютная классика. Тема типична для BMW: белые, нанесенные вручную линии на вилке и топливном баке в сочетании с черным базовым цветом представляют традиционную цветовую тему BMW. Скромный эффект желто-золотого лака придает ярким двойным линиям неповторимый оттенок, а лакокрасочное покрытие черного бака и вилочных стержней создает необычную глубину в различных слоях лакокрасочного покрытия, когда солнечный свет попадает на эти крупные металлические детали.

Дизайн кожаного сиденья «Соло» с тиснением был заимствован из классики 1950-х годов. Переосмысленная, несколько более удобная форма и качественное тиснение идеально вписываются в общий лаконичный облик двухколесной машины. Консольная пружинная стойка встроена под сиденье. Графичность дизайна фар также напоминает 1950-е годы, а вот U-образная форма оригинальных компонентов стеклянной крышки фары теперь интерпретируется как элемент светодиодного освещения.

Каждая из этих деталей вносит свой вклад в уникальный характер концептуального мотоцикла и подчеркивает его общую идею. BMW Motorrad Concept R18 консолидирует традиционный и исторический язык дизайна с текущими функциональными возможностями.

Кроме демонстрации самого байка, специально для презентации на вилле Concorso d'Eleganza Villa d'Este была создана эксклюзивная куртка из конской кожи, воссоздающая эстетику давно минувших дней. Эта байкерская куртка имеет гладкую поверхность с небольшим количеством зерна, а защитные элементы встроены в нее почти незаметно.

В заключительной части презентации глава BMW Motorrad Design Эдгар Генрих сказал: «Для меня мотоциклы, такие как BMW Motorrad Concept R18, являются ответом на растущую потребность сообщества байкеров – вместо технологий основное внимание уделять упрощению, аутентичности и прозрачности. Я наблюдаю почти романтическое стремление к реальному машиностроению. Наша цель с этим концептуальным проектом состоит в том, чтобы удовлетворить данную потребность и сделать ее аналоговым утверждением в эпоху цифровых технологий. У нас богатая история культовых мотоциклов, и все они имеют одинаковые конструктивные характеристики. Мы считаем, что сегодня это может хорошо сочетаться с современными технологиями».



ТОТ ЕЩЁ ОСЛИК...

Kawasaki недавно представила обновленную версию своего легендарного «мула», выпускаемого с 1988 года. Свежий вариант, именуемый Mule SX 4x4 FI, получил впрыск топлива.

Крепкий компактный грузовичок прочно занимает свое место на рынке благодаря небольшому весу, сочетающемуся с недюжинными способностями. Этот автомобиль, с колесной базой в 177,8 см и весом 468 кг, может перевозить свыше 180 килограммов, а буксировать в прицепе – почти полтонны.

В движении трудолюбивый малыш приводится надежным бензиновым одноцилиндровым четырехтактным двигателем объемом 401 куб. сантиметр. Трансмиссия – бесступенчатая (CVT), наличие дифференциала с блокировкой позволяет этой универсальной машине уверенно двигаться в режимах 2WD/4WD.





В ДРИФТ ЗАНЕСЛО ПО СНЕГУ БОКОМ

По завершении второго этапа чемпионата по дрифту в редакции журнала состоялась встреча с Антоном Авдеевым, принимающим участие в соревнованиях со дня организации чемпионата. Спортсмен рассказал о том, как он увлекся этой дисциплиной, дал рекомендации тем, кто хотел бы начать осваивать дрифт, раскрыл некоторые особенности данного вида спорта.

Корр.: Вы лично принимали участие в чемпионате Казахстана со времени его появления?

— Да. Но сам дрифт в нашей стране появился примерно в 2008 году. Я пришел в него в 2013-м.

Корр.: В год старта чемпионата, в 2015 году, вы начинали на спортивно-тренировочном комплексе «Мобилекс», теперь заезды проводятся на СТК «Сокол». Стало комфортнее?

— Да, конечно. Кстати, и в 2015-м «Сокол» уже был задействован в нашем чемпионате. В этом комплексе лучше и полнее организована инфраструктура, удобнее и спортсменам, и зрителям. Хотя «Мобилекс» зрители тоже любили. Во-первых, вход для них там стоил смешных денег, во-вторых, было больше романтики, что ли... Высокий холм, откуда люди наблюдали за соревнованиями, был сплошь покрыт зеленью, по весне цвели маки... Пыльно только там было очень. Да и скорости в нашем чемпионате растут, мы равняемся на уровень российских спортсменов, которые участвуют в соревнованиях мирового уровня. Вообще, мы сорев-

новались на разных площадках — на Старой площади в Алматы, на «Алматы Арене», но это было больше для популяризации нашего вида спорта. Для полноценного дрифта автомобиль необходимо разогнать как минимум до 100 километров в час.

Из года в год что-то меняется, но пока не так глобально, как хотелось бы. Мы получаем отзывы от участников топовых российских чемпионатов, которые оценивают организацию наших соревнований довольно высоко. Если говорить о мастерстве



ФОТО: АЛЕКСИ ИЛИТОВ



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИЛОС

казахстанских пилотов, то уровень тоже год от года растет. На старт выходят лучше подготовленные машины, стало меньше чрезвычайных ситуаций, так сказать, «детских болячек» — сходов по техническим причинам. В этом году мы могли видеть в подготовке автомобилей очень затратные и сложные технические решения.

Корр.: Наверное, и география участников соревнований расширяется?

— Да, в этом году в чемпионате выступают спортсмены из Экибастуза и Павлодара. В классе Pro участвовали киргизские дрифтеры, которые до этого соревновались в Street.

Корр.: В выступлениях дрифтеров существуют как одиночные заезды, так и парные, где два автомобиля должны держаться параллельно. И выполнить задачу в двойке довольно сложно.

— Да. По сути дрифт — это и есть парные заезды. Одиночные выполняются на квалификационном этапе, хотя и за них спортсмены получают судейскую оценку и награждаются. В одиночных себя проявляют спортсмены класса Street, для них парные заезды являются закрытой территорией, на которую они только стремятся ступить. К парным заездам, где выступают спортсмены класса Pro, допускаются только специально подготовленные автомобили, оборудованные, согласно регламенту соревнований, каркасом безопасности, имеющие спортивные сиденья, защиту от возгорания и так далее. Сами спортсмены в этом классе тоже должны иметь соответствующую экипировку — сертифицированные шлемы, огнезащитные комбинезоны.

Корр.: То есть дрифт — вид спорта не только затратный, но и опасный...

— Конечно, риск и опасность столкновений есть. Но в том случае, когда два автомобиля едут параллельно, он не так высок, как в одиночных заездах. Ведь машины едут бок о бок на равной скорости, разнонаправленной энергии при столкновении нет. Но бывают, конечно, ситуации, когда один от другого отстал, пытался догнать и не рассчитал траекторию.

Возгорания же машин чаще всего происходят из-за безалаберности — где-то что-то недокрутили под капотом. Но что хорошо в дрифте — помощь всегда рядом. На соревнованиях обязательно дежурят машины скорой медицинской помощи и пожарные.

Корр.: А как два автомобиля различной мощности с разными кузовами согласованно держат углы и дистанцию?

— Первый пилот выполняет судейское задание, а второй подстраивается под него. То есть один спортсмен выступает в качестве ведущего, а второй — ведомого. Есть определенная траектория, есть резкие перекладки и постановки, скорость, заданные судьей. Кстати говоря, мастерство ведущего оценивается судьями более строго, так как именно он должен точно выполнить судейское задание. Потом спортсмены меняются, так что возможность побывать в той и другой роли есть у обоих.

Корр.: Как вы оцениваете свои выступления в этом году?

— Конечно, хотелось бы выступить лучше, но я ехал на запасном автомобиле — на BMW E30 со стоковым двигателем объемом 3,2 литра. На машине, которая существует в нашей команде для обучения основам



ФОТО: ВИКТОР СМОЛЯКОВ И АНДРЕЙ АНДРЕЕВ



дрифта. Она одна из самых слабых в чемпионате в классе Pro. Признаться честно, выходил на старт, не ожидая высоких результатов, просто чтобы принять участие. Лучше на этой машине, чем ни на чем! Но умудрился в первом этапе занять второе место.

Корр.: А какая машина у вас основная?

— Toyota Corolla — последняя заднеприводная в модельном ряду. Этот автомобиль — родоначальник дрифта в Японии, так как задний привод здесь сочетается с довольно мощным двигателем, да и цена была доступной для массового покупателя. У меня в машине, конечно, от стокового варианта остался только кузов. С двигателя с помощью мощной турбины я планирую снять около 600 лошадиных сил.

Корр.: Судя по вашему успешному выступлению, выходит, что в дрифте далеко не все зависит от «железа»...

— Выходит, так. Опыт и навыки тоже значат немало. Этим мне и нравится дрифт.

Корр.: Чем работает пилот, когда сидит в машине? Важна ли для него хорошая физическая подготовка?

— Я не считаю себя особо развитым физически, хотя в беге на длинные дистанции могу поспорить с подготовленными спортсменами. Пожалуй, не скажу, что для нашей дисциплины требуются какие-то специальные упражнения или нагрузки. Дрифтовые машины имеют усилитель руля, это не картинг. Да и заезды у нас непродолжительные — максимум 30 секунд.

А вот насчет того, что задействовано в это время у пилота... Наверное, все, что только можно: и руль, и все три педали, и ручник. Причем действия осуществляются мгновенно. На сцепление за полминуты пилот успевает нажать около сотни раз.

Корр.: Да, сцепление в дрифте имеет решающее значение. А что еще из технических решений важно? Что переделывается в автомобиле?

— Seriously перестраивается подвеска, чтобы изменить выворотность колес. Сейчас нередко используются готовые решения, то есть подвеску или

отдельные детали для дрифта можно купить. Многие из ребят перенастраивают подвеску самостоятельно, какой-то высокой инженерии в этом нет.

Что касается двигателя, то он изначально должен быть мощностью не менее 200 лошадиных сил. Этого уже достаточно для тренировок. В российских чемпионатах, например, сейчас уже невозможно увидеть машины мощностью менее 500 лошадиных сил. Доходит и до тысячи. У нас в среднем около четырехсот. Разумеется, мощные моторы требуют соответствующей системы охлаждения, часто машины оборудуются спортивными интеркулерами.

Третья важная составляющая — шины. Существует заблуждение, что в дрифте шина должна скользить. Нет, она должна хорошо держать, поэтому и мотор требуется помощнее. Опять же, в российских чемпионатах ребята выступают на широких шинах, на High Performance, которые ближе по характеристикам к классической шине для кольцевых гонок. В



нашем чемпионате есть ограничение для ширины шины – до 245. Эта мера направлена на предотвращение «битвы бюджетов», то есть организаторы пошли на ограничение, чтобы соревнование было более доступным, демократичным.

Корр.: Где казахстанские спортсмены готовят свои машины? Существуют специальные сервисы, мастерские или это происходит у каждого по-своему?

– К сожалению, автоспорт в целом и дрифт в частности у нас в стране находится на начальной стадии развития. Многие держится на голом энтузиазме. Поэтому специализированных сервисов, которые бы готовили автомобили для дрифта, конечно же, пока нет. Есть мастера, которые «в теме», но в любом случае пилоты сами контролируют процесс подготовки или даже активно в нем участвуют.

Попытки организовать специализированный сервис предпринимались, но пока не увенчались успехом. Однако у нас есть технические партнеры – сервисы с хорошим уровнем обслуживания и с достаточной квалификацией мастеров.

Корр.: Если у вас в команде есть автомобиль для обучения основам дрифта, то есть и спрос на обучение.

– Спрос и интерес существуют довольно давно. Другое дело, что большая часть из тех, кто хотел бы всерьез заниматься дрифтом, не имеют достаточной финансовой базы. А автоспорт, повторюсь, дело затратное. С другой стороны, у нас нет состоявшихся биз-

несменов, которые бы всерьез увлеклись автоспортом, поддерживали его. Надеюсь, что такие люди появятся...

Корр.: А вы сами как увлеклись дрифтом?

– Однажды зимой в городе я сильно разбил свою машину. Меня занесло. Благо никто не пострадал. А я тогда уже задаток отдал за турбированный «субару» на механике...

В общем, призадумался крепко, как больше такого не допускать. Понял, что нужно что-то менять, учиться управлять машиной безопасно. Поехал на тренировки, потом участвовал во внутриклубных небольших, простеньких соревнованиях. Осваивал фигурное вождение, автослалом.

Корр.: К слову о вашем давнем зимнем происшествии... По снегу в Казахстане тоже дрифтуют?

– Да, но в северных регионах страны. В Алматы снега в необходимом количестве дожидаться за всю зиму бывает невозможно. Он если и выпадает, то очень быстро тает. Со снегом у нас просто беда. Мы по снегу привозим на «Мобилекс» машину в шипованной резине, но за всю зиму удается раз пять-шесть проехать. В Нур-Султане, Караганде, Павлодаре ребята ездят.

Корр.: А дождь – это причина отменить соревнования?

– Нет, дрифт возможен и в дождь. Для пилотов он сильно осложняет обстановку. Зрелищность тоже страдает – скорости падают, дыма и визга



ФОТО: ВИКТОР СУХОРУКОВ И АЛИШЕР МИСЕР



из-под колес нет. В общем, это уже нет. Но нам везет. За всю историю чемпионата в дождь ездить приходилось лишь пару раз. А с другой стороны, опыта движения по мокрой трассе у алматинских пилотов маловато.

Корр.: В дождь резину дрифтеры не меняют?

– Нет, резину не меняют, но сильно сбрасывают давление, часто оставляют меньше одной атмосферы.

Корр.: По дорогам общего пользования на дрифт-карах ездить можно?

– В законодательстве нет каких-либо ограничений на такого рода переоборудование автомобилей. У инспекторов дорожной полиции, как правило, возникают вопросы лишь к спортивным ливреям машин. Яркие наклейки с номерами, запчастными брендами, фамилиями спортсменов привлекают их внимание. И прямые выхлопы, конечно, тоже. Но на ревущих машинах мы по городу не ездим, перемещаем их на порталах.

Корр.: Как долго «живет» дрифтовый автомобиль?

– К каждому сезону мы тщательно готовим машины. После этапов тоже приходится их осматривать, иногда кое-что менять. Нагрузки на двигатель в дрифт-каре высокие, блок управления, конечно, перепрограммируется, а у большинства спортсменов вообще установлены спортивные блоки. И, в общем,

больших проблем моторы не доставляют. Поэтому машины «живут» долго, технически совершенствуясь от этапа к этапу.

Корр.: Какие масла и топливо вы используете?

– Качественные оригинальные спортивные масла. Топливо у нас применяется обычное, высокооктановое. В российских соревнованиях дрифтеры ездят на специальном спортивном бензине, который привозят в бочках. Есть и такие машины, которые ездят на спирте, чтобы выдать максимум мощности.

Корр.: Когда мне доводится бывать на СТК «Сокол», я вижу у въезда дрифтовые машины. Вы там тренируетесь?

– Нет, тренироваться, честно говоря, доводится редко. Связано это, как вы понимаете, с материальными проблемами. Дело в том, что ехать нужно на новой шине, иначе смысла большого нет, а приобретать их для тренировок большинство ребят не могут. Для одной полноценной тренировки необходимо хотя бы шесть новых шин. Поэтому почти все пилоты Pro-класса тренируются на самих этапах, делая соответствующие выводы из побед и поражений.

Корр.: Когда мы беседовали с известным казахстанским автогонщиком Александром Артемьевым, он рассказывал о своих тренировках на симуляторе. Вы не практикуете этот метод?

– По поводу тренировок на симуляторе у дрифтеров существует два про-

тивоположных мнения: одни считают такие упражнения бесполезными; другие занимаются и уверены, что им симулятор помогает. Я лично компьютерными играми не увлекаюсь и точно знаю, что в симуляторе нет такой важнейшей опции, как ощущения от машины. На трассе ее воспринимаешь всем телом, и особенно той частью, на которой сидишь. На симуляторе в дрифте можно понять только то, как работать рулем, а этого крайне мало.

Корр.: Есть ли у вас опыт выступлений в других дисциплинах автоспорта?

– Да, небольшой опыт кольцевых гонок у меня есть, но все, кроме дрифта, как-то быстро наскучивает. Я объясню почему. Ездить по одной и той же траектории надоедает. А в дрифте каждый заезд как в первый раз.

Корр.: Кто судит выступления на этапах казахстанского чемпионата?

– Главный судья – Дмитрий Синюк, один из организаторов российского чемпионата и специалист, который судит наши соревнования с момента их зарождения. Это авторитетная фигура, но тем не менее эмоции иногда захлестывают участников заездов, ведь каждый из спортсменов тоже считает себя специалистом. Иногда спортсмены не соглашаются с мнением судьи, что, в общем-то, нормально.

Кто-то полагает, что в дрифте

судья как в фигурном катании сморит — красиво проехал или некрасиво, надымил или не надымил... Но на самом деле суть-то в том, что по разным нюансам у опытного судьи складывается цельная картина. Помимо этого есть совершенно конкретные требования, за которые начисляются или снимаются баллы. Эти требования озвучиваются на брифинге перед заездами.

Корр.: А «надымил — не надымил» тоже важно? Это часть эстетики выступлений?

— Вот многие как раз так и полагают — что дым важен для зрелищности соревнований. На самом деле это второстепенно, конечно, хотя и придает соревнованиям эффектность. Количество дыма никто не оценивает. Но по этому фактору вместе со звуком мотора можно определить, едет ли спортсмен на полном газе. А за неполное использование всех возможностей машины баллы снимаются. Поэтому, когда судья слышит и видит, что дрifter «играет газом», он ставит оценку ниже. Есть участки трассы, на которых ведущему нельзя замедляться, так как этим он подставит ведомого.

Впрочем, эстетике мы тоже стараемся уделять внимание. Стремимся к тому, чтобы автомобили

и гонщики выглядели спортивно, презентабельно.

Корр.: Из различных линеек производителей запасных частей и комплектовующих спортсмены наверняка предпочитают линейку повышенной прочности и ресурсности?

— Да, стараемся по возможности использовать именно их, но все упирается в бюджет. Не все могут позволить себе приобрести секвентальную коробку передач за 10 тысяч евро или спортивный редуктор. С деталями подвески и спортивными амортизаторами проще.

Корр.: Некоторые из дрifter-каров в Алматы по стоимости вложений доходят до цены нового Land Cruiser. Значит ли это, что дрifter открыт только для богатых людей?

— Совсем нет. Я своим выступлением на учебной машине как раз доказал обратное. Было бы желание освоить дрifter! С теорией опытные спортсмены всегда помогут. Начало в данном виде спорта может обойтись очень недорого. Я говорю это, потому что на собственном опыте знаю, как готовится автомобиль начального уровня, в котором все подчинено функционалу. Ориентироваться на топовые машины нашего или тем более российского чемпионата не стоит. Важно набираться опыта, расти с машиной. Мы видели случаи, когда

люди по три года и более строили дрifter-кары, а потом не могли на них ездить. Энтузиасты, что называется, перегорали, да и не справлялись с таким автомобилем, не могли на нем ничего путного показать. Лучше купить больше шин, чем вкладываться в непонятный тюнинг.

Корр.: Среди болельщиков и в группе поддержки дрifterов я видел немалое количество девушек. А есть ли они в дрифте?

— Да, с нами в чемпионате выступает Юлия Гирилович. Она очень упорна и настойчива в достижении целей, никогда не сдается и не пасует перед трудностями, которых на ее пути к дрifterу профессионального уровня до сих пор немало. На первом этапе она сильно разбила машину о бетон, пострадал кузов, подвеска... Не знаю, чем она питалась, но ко второму этапу Юля восстановила автомобиль и продолжила участие в соревнованиях. Кстати говоря, на втором этапе трасса была устроена таким образом, что рядом с бетонной стенкой приходилось проезжать пять раз. Это неслaboе испытание, особенно для того, кто недавно перенес не очень приятное знакомство с бетоном.

Корр.: Благодарю вас за интересную беседу и желаю дальнейших успехов! ■



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИТАТОВ

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №05-2019

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

	Столица Кипра							
	Скандинавский воин	Древне-русский Гомер		Газетный ларёк		Музыкант "на крыше"	Свисток охотника	
	И Байконур, и Плисецк	Отрезной талон		Конец реки		Гора богов		
	Духовный наставник	Боа, питон, анаконда						
				Шварки до жарки				
Усталость	Полное блаженство	Единица площади						
				Прибор		Индийский князь	Звёздный цветок	
	Ген							
			Одна из девяти муз		Сосед Алжира		Демон из сказок Шехерезады	
	Китайская династия				Группа Юрия Шевчука			
	Немецкий философ		Смоковница					
					Бирма в XIX в.			

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

WWW.A-MASTER.KZ



ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В СЕТИ КИОСКОВ И ТОЧЕК РЕАЛИЗАЦИИ КОМПАНИЙ

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

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

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



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

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

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

**СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ
 В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!**

ДИЗАЙН

Разработка логотипов, фирменного стиля, упаковки. Наружная реклама. Любая полиграфия, от визитки до книги. Даем консультации.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

Печать на цветной пленке, оракале, виниле фотобумаге, оконной сетке, баннере.

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод. Разработка концепции, слоганов. Реклама в печатной прессе.

(офсетная печать)

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и прочее.

Офсетная печать выполняется на Японском и Германском оборудовании. Широкий выбор материалов.



ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



Печать выполняется на японском оборудовании, японскими, турецкими и китайскими расходными материалами.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

Вышивка на крае, бейсболках, футболках. Эксклюзивная вышивка. Изготовление шевронов. Пошив спец. одежды.



Вышивка производится на Швейцарском оборудовании фирмы Bernina, расходными материалами п-ва Китай и Ю. Корея.

ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!



MIMS automechanika MOSCOW

23^{-я} Международная выставка запасных частей,
автокомпонентов, оборудования и товаров
для технического обслуживания автомобиля

26 – 29 августа 2019
ЦВК «Экспоцентр», Москва

- > Более **1330** компаний из **36** стран
- > **10** национальных павильонов
- > Более **300** часов бизнес мероприятий
- > Площадь выставки более **45 500 м²**



ДО ВСТРЕЧИ НА ВЫСТАВКЕ!
Получите бесплатный билет!
www.mims.ru

Организатор

ITEMF
EXPO

Место проведения

 **ЭКСПОЦЕНТР**