

12
лет

pitstop
www.pitstop.kz



NISSAN QASHQAI N-TEC
OPEL GRANDLAND X
HONDA E
ШОУРУМ

RINSPEED METROSNAP
HYUNDAI UBER
FISKER OCEAN
КОНЦЕПТ

TOYOTA GR YARIS
МИНИАТЮРА

RENAULT ARKANA
ТЕСТ-ДРАЙВ



HARLEY-DAVIDSON
STREETFIGHTER
МОТОКЛУБ

MCLAREN
720S
SPIDER



KIA XCeed



YAMAHA TMAX



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

Первая тройка победителей категории «Лучший автосервис» определится народным голосованием на сайте www.best.com.kz (голосование стартует 20 августа).
Жюри конкурса определит победителя в каждой номинации.

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 & BRANDING PROMOTION
nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

12 лет **pitstop**

WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТИК АВТОБИЗНЕСА
ABT
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.



Журнал Pitstop № 02 (149) 2020

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

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

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008

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

Рекламный отдел:

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

Отдел распространения:

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

Дизайн и верстка: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

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

Отпечатано: Print House Gerona.

РК, г. Алматы, ул. 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 ©2020

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



ОСЕАН ОЖИДАНИЙ, ПЛАНОВ И НАДЕЖД
На Consumer Electronics Show 2020 компания Fisker Inc. представила свою новую разработку – электрический внедорожник Fisker Ocean, который, как ожидается, составит конкуренцию электромобилям компании «Тесла». Председатель и исполнительный директор компании Хенрик Фискер, представляя новинку общественности, назвал ее моделью «все включено».



ТЕПЕРЬ И С ПЕРЕДНИМ ПРИВОДОМ
Вслед за полноприводным Grandland X Hybrid компания «Опель» выпустила переднеприводную версию модели. Сопровождая это событие комментариями, представители автопроизводителя заявили, что к 2024 году будут электрифицированы все модели Opel.



УНИКАЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ ДЛЯ СУПЕРКАРА
Немецкая компания Novitec, занимающаяся совершенствованием спортивных автомобилей, поработала с McLaren 720S Spider. Появившийся в результате суперродстер N-Largo может похвастаться не только выдающейся внешностью, но и незаурядными способностями.



KIA CEED – СРАЗУ ДВЕ ГИБРИДНЫХ МОДЕЛИ
Компания Kia продемонстрировала две версии модели Ceed с гибридным приводом – XCeed и Ceed Sportswagon. Проектируя базовую модель, конструкторы изначально закладывали возможность размещения гибридного силового агрегата, поэтому серьезных трансформаций для новых версий не потребовалось.



NISSAN QASHQAI N-TEC: ДИЗАЙН И ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ
В Nissan твердо убеждены: дизайн и технологии – это то, что водители ищут в новых автомобилях прежде всего. Удовлетворяя эти запросы, компания представила недавно модель Qashqai N-TEC, в которой разработчики сосредоточились именно на этих двух приоритетах.



С REVOLUTION MAX – В НОВЫЙ СЕГМЕНТ РЫНКА
Две среднеразмерные модели мотоциклов Harley-Davidson, одна в классе Adventure Touring и вторая в классе Streetfighter, дебютируют с новыми V-образными двухцилиндровыми двигателями серии Revolution Max.

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



СТРАХОВАНИЕ: ИТОГИ, ПРОБЛЕМАТИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ

В конце января представители ведущих страховых компаний РК провели пресс-конференцию, в ходе которой ознакомили общественность с итогами деятельности в 2019 году, обозначив точки роста отрасли, а также определив приоритеты и ориентиры для работы в 2020 году.

По итогам минувшего года страховой рынок Казахстана собрал 509 миллиардов тенге. Это на 32% больше, чем принес год 2018-й. В автокаско прирост составил 31%, по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств – 28%.

Выплаты компании в 2019 году составили 83 миллиарда тенге. Это на 17% превысило показатель 2018 года. По самому массовому виду страхования – гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (ГПО ВТС) количество выплат в 2019 году выросло до 74 914, в то время как в 2018 году их было зарегистрировано 59 835. Средняя сумма выплат при этом выросла с 368 тысяч до 396 тысяч тенге, то есть на 8%.

Представители страховых компаний полагают, что закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» давно перестал адекватно оценивать страховые риски, так как тарифы в нем не менялись с 2007 года. Вместе с тем современные автомобили становятся все дороже в обслуживании и ремонте, да и цены запчастей для сильно подержанных машин все это время только росли.

Сейчас актуарии просчитывают различные сценарии, начиная с того, чтобы изменить лимиты по возмещению ущерба (рассматриваемые варианты – от 600 до 2000 МРП), до пересмотра лимита в возмещении вреда, нанесенного жизни и здоровью участников дорожного движения (варианты – от 3 до 5 тысяч МРП). Следующий момент – отмена учета амортизации транспортного средства при расчете страховой выплаты. Идея данной новации в том, чтобы страховка покрывала стоимость новых запасных частей. Сейчас страховые суммы рассчитываются с учетом износа детали, и это вызывает недовольство автовладельцев. Помимо этого актуарии рассматривают возможность введения так называемого европротокола, то есть расширение возможностей решить вопрос мелких убытков сразу на месте, без вызова дорожной полиции.

После расчетов, которые делаются с помощью статистики, полученной из единой страховой базы данных, из данных Национального банка и Агентства Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка, будет собран продукт, состоящий из различных опций и, по замыслу разработчиков, удовлетворяющий интересы обеих сторон – и страховщиков, и клиентов. В контексте этих расчетов будет рассматриваться и возможность дифференцированного подхода к страхованию жителей мегаполиса и тех, кто въезжает в город на короткое время из области.

Изменения тарифов в ближайшее время ждать не приходится, так как весь 2020 год, по заверению представителей руководства АО «Страховая компания «Коммекс-Өмір», уйдет на расчеты. Работа эта требует немало времени, так как будут анализироваться договоры страхования, убытки и выплаты по ним за предыдущие 5 лет, огромный массив данных. После этого должно состояться обсуждение предлагаемых изменений, в том числе и с участием парламентариев страны. Предполагается, что изменения будут внесены в закон в 2021 году.

Минувший год для компании был примечателен и тем, что в нем состоялась проверка жизнеспособности онлайн-страхования, осуществленная на самом популярном продукте – страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств. Электронный полис прижился успешно, с ним стало удобнее и автовладельцам,



и инспекторам дорожной службы. Активнее всего интернет-продажи страховых услуг осваивают жители Алматы, им принадлежит 78% от доли этого рынка. С большим отставанием за ними идут астанчане, за которыми закрепилось лишь 13%. На третьем месте с результатом 1,5% расположились жители сразу двух городов – Шымкента и Костаная.

Говоря о проблемах в отрасли, председатель правления АО «Страховая компания «Коммекс-Өмір» и АО «Компания по страхованию жизни «Сентрас Коммекс Life» Олег Ханин отметил рост числа мошеннических действий при недостаточности инструментов оперативного законного противодействия. Нередко, подозревая мошенничество, страховщики все же вынуждены выплачивать деньги, так как законодательством предусмотрен жесткий временной регламент возмещения ущерба и выйти за эти рамки страховая компания не может. Чтобы преодолеть такое «неравенство сил», предлагается включить страховщиков в качестве участника в административное и уголовное право РК. Помимо этого предлагается предусмотреть в законе «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» или в законе «О страховой деятельности» возможность расследования страховщиками подозрительных случаев.

Комментируя действия недобросовестных клиентов страховых компаний, Олег Ханин упомянул, что мошеннические схемы составляют 15–17% от сомнительных случаев по всему рынку страхования. Страховщикам же доказывать мошенничество сложно, имея на все про все 15 дней. Это притом, что и конкуренция подгоняет, заставляет выплачивать страховку все быстрее.

Актуален в страховании и вопрос так называемых «помогает». Эти ловкие люди особенно интересуются выплатами крупных страховых сумм, когда дело касается, например, смерти потерпевших. Там вознаграждение «помогайке» доходит иногда до половины суммы страховки. Представители страховщиков называют подобное подрывом социальной роли института страхования. И для борьбы с ловчилами в числе прочих мер предлагают исключить возможность единовременных крупных страховых выплат.

Разрабатывая новые методы в своей деятельности, страховщики готовятся в ближайшее время реализовать сервис возмещения убытка онлайн, когда через сайт можно будет сообщить о страховом случае, подать запрос на оценку ущерба с последующим получением страховой выплаты на банковскую карту. Также страховщики продолжают совершенствовать мобильное приложение для аварийных комиссаров с целью еще более оперативного реагирования на запросы клиентов.

ПОСПЕШИТЕ ОБНОВИТЬСЯ

Компания Lexus объявила о запуске сервиса обновления программного обеспечения мультимедийных систем в автомобилях серий ES, NX и UX.

Реализовывать проект компания намерена с января 2020 года в дилерских центрах, но проверить наличие обновления для модели можно на сайте lexus.ru, введя VIN-номер автомобиля.

Обновление мультимедийной системы позволит автовладельцам пользоваться Apple CarPlay и Android Auto, мобильными приложениями, навигацией Google Maps, потоковыми сервисами и управлять системой с помощью голосовых команд.

Дилерские центры вскоре должны оповестить владельцев автомобилей обозначенного модельного ряда и пригласить их для проведения сервисных работ по обновлению программного обеспечения. Как сообщают представители Lexus, процесс обновления занимает около получаса. Они также предупреждают, что попытка обновления ПО неавторизованными специалистами может привести к полному отказу мультимедийной системы и гарантийные обязательства автопроизводителя будут утеряны.



РЕКЛАМА



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

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

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

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

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



BENTLEY FLYING SPUR: АЛМАЗНЫЕ СТРОЧКИ, ШИ



Представители Bentley Motors, компании, выпускающей роскошные автомобили класса люкс, недавно рассказали журналистам о некоторых тонкостях работы над интерьером Bentley Continental Flying Spur. Сочетание в этой машине тонкого мастерства с инженерным опытом и передовыми технологиями мало кого может оставить равнодушным.



Интерьер «летающей шпору» специалисты не без основания называют одним из наиболее сложных в истории автомобилестроения. Свыше 350 деталей, выкроенных из роскошной натуральной кожи, здесь прошиты более чем тремя километрами ниток. Утонченная работа зачастую выполняется вручную, так как никакая машина пока не может справиться с требуемой

точностью подгонки и сравниться с чуткостью рук настоящих мастеров. Так как все 350 уникальных кожаных деталей украшены еще и отдельными компонентами, над интерьером Flying Spur усердно работают 140 «ремесленников» Bentley. Чтобы получить допуск к этой ответственной миссии, ученики проходят обучение в течение пяти месяцев.

Кожи тоже приходят в цеха только после тщательной выделки, и даже сырье для них получают не откуда-нибудь, а лишь из северных широт, где на шкурах животных находится наименьшее число паразитов.

Клиенты Bentley могут выбирать оформление интерьера из 14 разновидностей кожаной обивки, цветовых решений предлагается 23 в сочетании с различным контрастным шитьем.

Один только руль – центральная часть интерьера – прошивается пятью метрами нитей, проходящих через 352 отверстия, чтобы сложиться в рисунок из 168 крестиков. Мастер шьет отделку рулевого колеса около трех с половиной



часов изготовленными на заказ специальными иглами. Движения он при этом использует настолько замысловатые, что машина их повторить не смогла бы.

Впрочем, машинное шитье при изготовлении интерьера Flying Spur тоже, конечно, используется. Нитками

различной толщины мастерицы вышивают сложные рисунки и деликатно отшивают пространство вокруг подушек безопасности.

В общем на изготовление отделки одного четырехместного салона Flying Spur требуется 12 часов ручного труда. ■

ТЫЕ ЗОЛОТЫМИ РУКАМИ

РЕКЛАМА

www.osram.ru



Наполни жизнь светом!

OSRAM LEDriving® ходовые и рабочие огни

Там, далеко от дома, в темноте, ты должен быть уверен в том, что твоя техника не подведет тебя. Светодиодные фары дополнительного освещения OSRAM LEDriving® созданы для того, чтобы поддержать тебя в самых сложных ситуациях, независимо от того, находишься ты на трассе или на бездорожье. Разнообразные формы, уровень яркости и варианты геометрии светового потока позволяют подобрать правильный свет для любых задач, от ночных внедорожных приключений, до применения в сельскохозяйственной или строительной технике.

Ночь не нарушит твоих планов!

Свет – это OSRAM

OSRAM

www.osram.ru

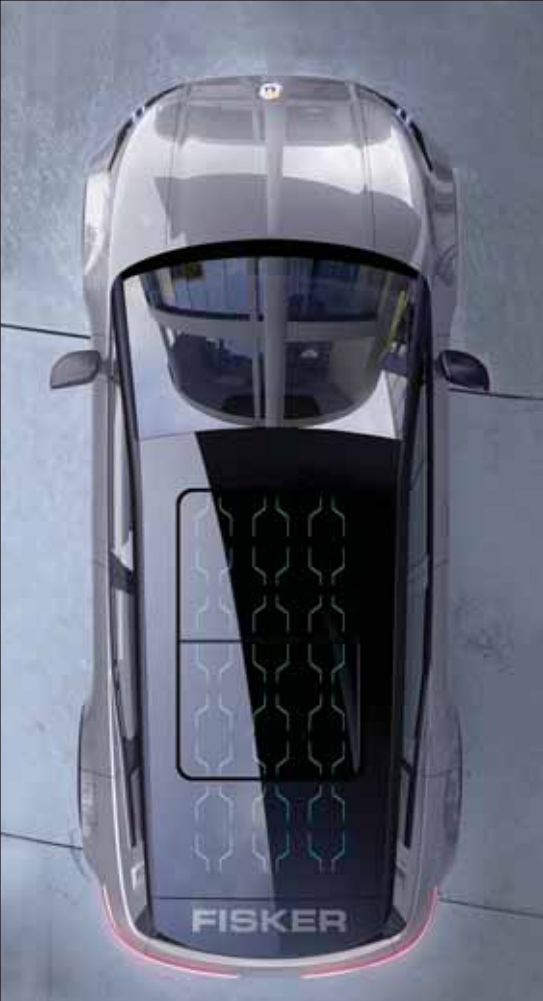


ОСЕАН ОЖИДАНИЙ,

На Consumer Electronics Show 2020 компания Fisker Inc. представила свою новую разработку – электрический внедорожник Fisker Ocean, который, как ожидается, составит конкуренцию электромобилям компании «Тесла».

Председатель и исполнительный директор компании Хенрик Фискер, представляя новинку общественности, назвал ее моделью «все включено». Так как автомобилем с электроприводом сейчас уже мало кого можно удивить, Fisker Inc. намерена конкурировать, не только полагаясь на качества машины как таковые, но и





ПЛАНОВ И НАДЕЖД

делая ставку на различные маркетинговые инструменты.

Компания Fisker Inc. предлагает потенциальным владельцам резервировать за собой внедорожники Fisker Ocean за 250 долларов США, а затем, платя ежемесячно по 379 долларов, пользоваться машиной по условиям лизинга. Впрочем, приобрести автомобиль можно будет и выплатив сразу всю сумму, она стартует с 37 499 долларов США. Более того, благодаря федеральным налоговым льготам цена снизится для приобретателей в Америке до 29 999 долларов.

Вместе с компанией Electrify America производитель Fisker Ocean будет выстраивать в США сеть станций быстрой зарядки постоянным током для электромобилей. Помимо этого автопроизводитель запустил мобильное приложение Fisker Flexee, через которое можно зарезервировать новинку, а затем, уже пользуясь автомобилем, дистанционно управлять некоторыми его функциями или удаленно получить доступ к критически важной информации о нем, напрямую взаимодействовать с представителями компании-автопроизводителя.

Как заверяют в Fisker, клиентам

никогда не придется заботиться об обслуживании или ремонте автомобилей самостоятельно, поскольку компания будет сама забирать и возвращать машины на сервис по сигналу бортовой системы или узнавая об этой потребности через мобильное приложение.

По прогнозу Хенрика Фискера, с 2022 по 2027 год возглавляемая им

компания, локализовав производство в США, Европе и Китае, сможет произвести свыше миллиона автомобилей. А как долго владеть ими по лизингу, будут решать исключительно клиенты. Они смогут вернуть автомобиль в течение месяца или нескольких лет. Автопроизводитель предоставит потенциальным клиентам тест-драйвы. Заинтересованные лица смогут увидеть



КОНЦЕПТ

ПРОТОТИПЫ, ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ



модель Fisker Ocean и узнать о сопутствующих пакетах уже в 2020 году, а запланировать тест-драйвы с помощью мобильного приложения – в 2021 году. Как заверил директор компании, ряд подробностей будет озвучен на Женевском автосалоне, где должна прозвучать подробная техническая информация об этом внедорожнике, а также будет раскрыта стратегия его массового производства.

Пока по поводу новинки мы можем сообщить немного. Например, что функция California Mode одним нажатием клавиши опускает все девять стеклянных окон автомобиля, чтобы открыть салон свежим ветрам. Это очень здорово, когда ты в Калифорнии. Еще в этой машине есть караоке, тексты песен проецируются прямо перед водителем, и он может сам себе создавать отличное настроение. Ну, или «порадовать» вокалом членов семьи, в американском обществе ведь принято проявлять терпимость.

В Fisker Ocean мы видим сдвижную крышу с установленной внутри нее солнечной батареей. А еще в оформлении салона использованы материалы вторичной переработки – нейлон выловленных из океана рыболовных сетей, поликарбонат и армированная вискоза, утилизированная резина, экозамша и другие материалы неживотного происхождения.

Предполагается, что производство Fisker Ocean начнется в конце 2021 года, а первые крупные поставки запланированы на 2022 год. Представители Fisker Inc. поведали и о том, что платформа, разработанная ими для Fisker Ocean, послужит основой еще для двух моделей автомобилей. ■



В СВЕТЕ НОВЕЙШИХ РАЗРАБОТОК

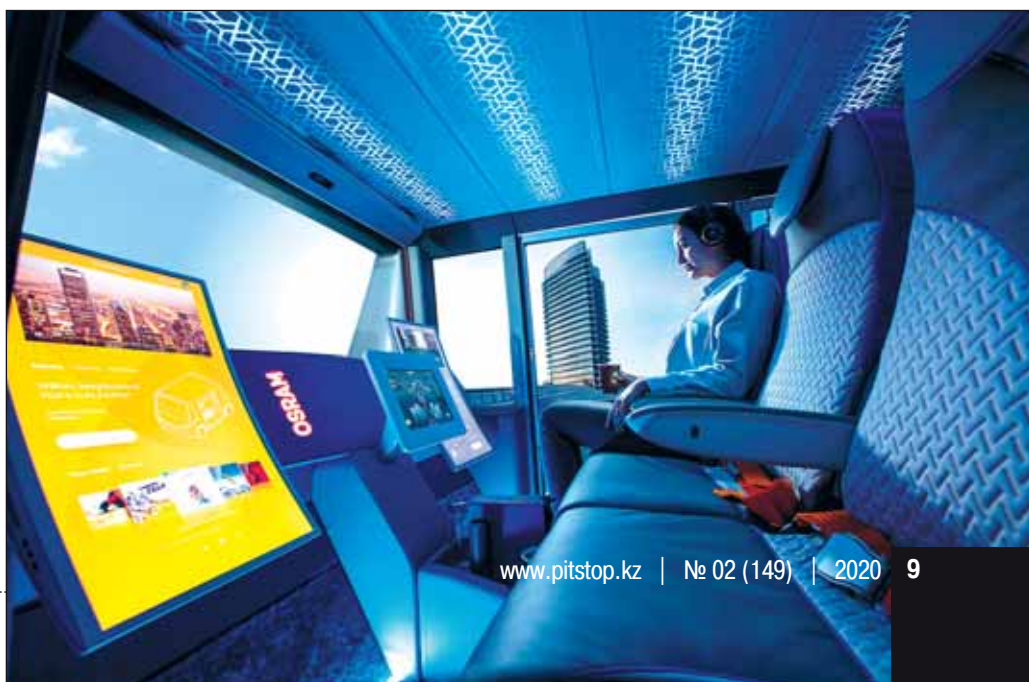
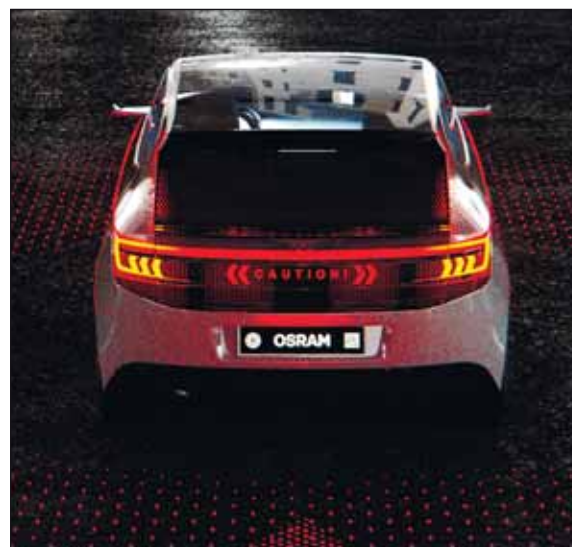
Компания Osram выступила в качестве эксклюзивного поставщика «думающей электроники» для модульного электрокара Rinspeed MetroSnap.

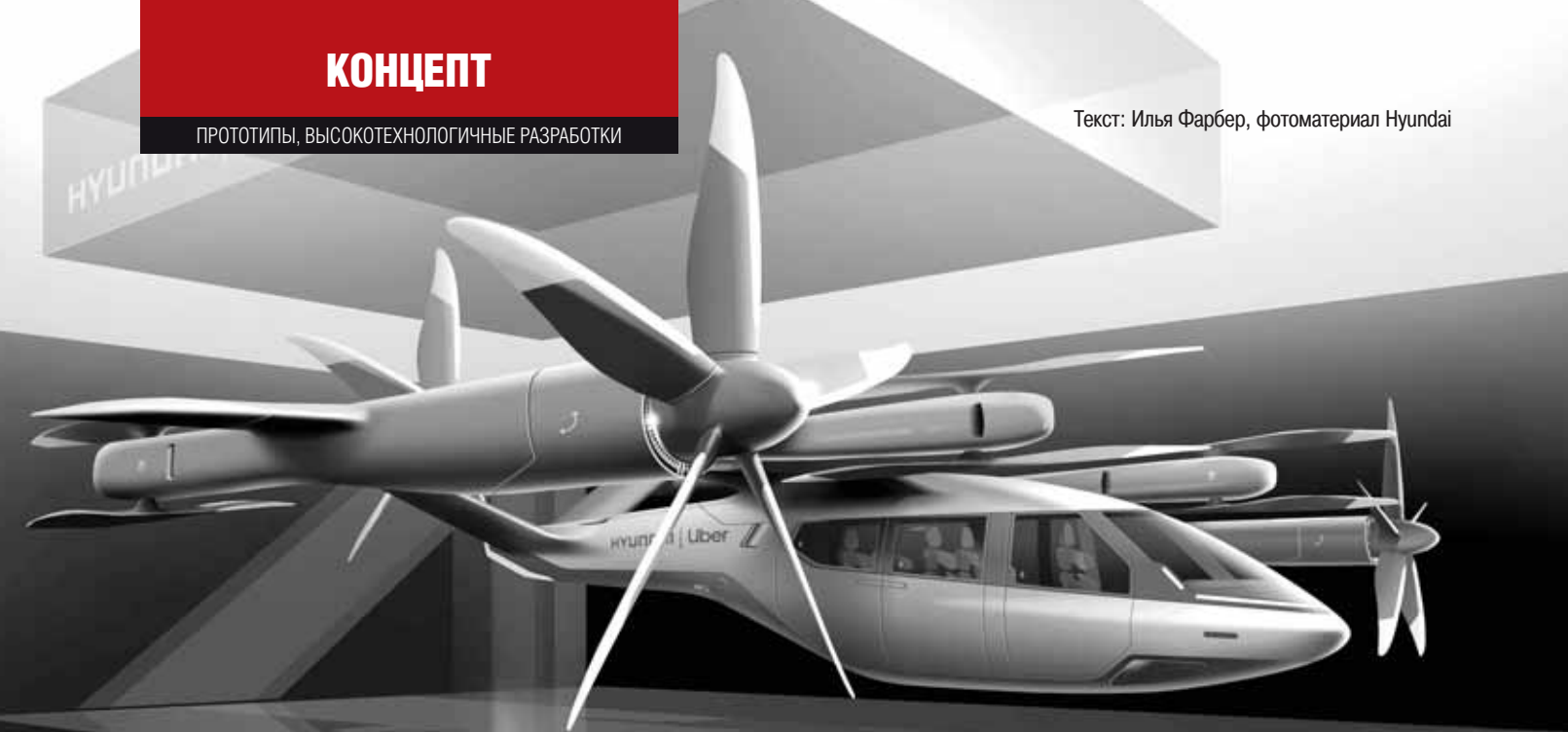


Футуристичный прототип универсального беспилотного транспортного средства с интеллектуальными системами Osram на борту был представлен в Лас-Вегасе на Consumer Electronics Show (CES). Беспилотник, построенный на платформе Skate board, примечателен тем, что благодаря сменным модульным кузовам может легко менять назначение, превращаясь в такси, мини-торговый магазин или грузовой фургончик. Так или иначе, а умная начинка такой машине не повредит, поэтому инженеры Osram снабдили ее головным освещением, созданным с использованием технологии Osram Eviyo. Целый комплекс из множества светодиодов управляется миниатюрными процессорами. Это позволяет машине адаптироваться к изменениям в дорожной обстановке, оперативно меняя интенсивность освещения сообразно ситуации, или выстраивать вокруг предупреждающий об опасности световой периметр.

Также Osram снабдила Rinspeed MetroSnap лазерным радаром, который инфракрасным лучом сканирует окружающую обстановку, помогая машине надежно следовать по маршруту, отслеживая в то же время траектории соседних транспортных средств и своевременно реагируя на появление препятствий. Помимо этого светодиодные панели Osram на кузове и окнах электрокара стали информационными экранами.

Внутри электрокара умная электроника Osram тоже проявила себя в полной мере. Технология трехмерного биометрического распознавания личности открывает доступ в салон машины только тем, кого «узнает» в лицо и по дактилоскопическому рисунку ладоней. Интерьерное освещение тоже адаптируется к настроению и потребностям пассажиров – оно благодаря iRGB-светодиодам может менять цвет и яркость подсветки. И даже случайно оставленные в салоне машины вещи не смогут затеряться и пропасть, так как салон чутко «прощупывается» лазерным лучом, работающим по технологии Osram VCSEL, и машина напомнит рассеянному пассажиру об оставленном предмете.





UBER НАС ПОДНИМЕТ В ВОЗДУХ

Компании Joby Aviation и Uber подписали соглашение о многолетнем сотрудничестве в разработке городского воздушного такси. Четкий график совместных действий предусматривает развертывание услуг уже к 2023 году.

Специалисты Joby Aviation будут обеспечивать электрические летательные аппараты, а Uber берется курировать вопросы инфраструктуры, воздушного пространства, связи и взаимодействия с клиентами.

Партнеры рассчитывают стать одними из первых на массовом рынке услуг электрического городского воздушного такси с вертикальным взлетом. Уверенные технические и финансовые позиции калифорнийской аэрокосмической компании Joby Aviation вполне позволяют в скором времени сделать уверенный рывок со старта прямиком в будущее. Тем более что, как считают специалисты, новые, полностью электрические воздушные транспортные средства значительно тише, безопаснее, доступнее и

экологичнее традиционных самолетов и вертолетов.

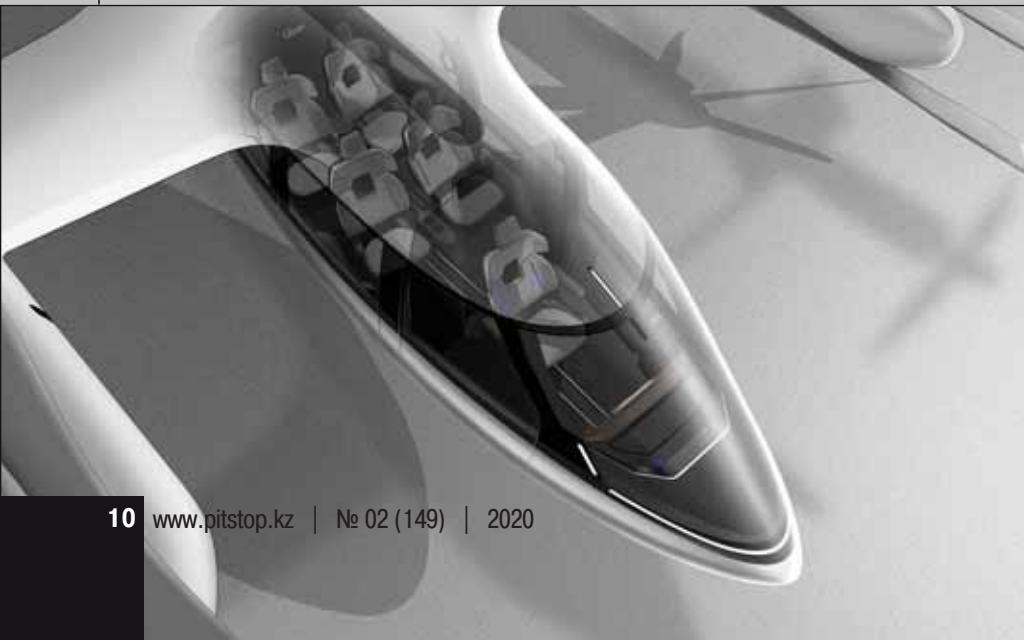
Со своей стороны Uber разрабатывает проект Uber Air для поддержки перелетов на короткие расстояния в условиях мегаполиса, когда наиболее востребованными будут небольшие парки пилотируемых электрических самолетов, рассчитанных на перемещение по воздуху в густонаселенных городских районах до четырех пассажиров.

Как заметил генеральный директор Joby Aviation Джо Бен Бевирт, происходить доставка по воздуху будет в пять раз быстрее, нежели автомобилем. Со временем на аэролиниях мегаполисов сложатся устойчивые режимы транзита с постоянными маршрутами.

Соглашение Joby Aviation с Uber,

как видно, не является эксклюзивным, так как о намерении запустить воздушное такси на выставке бытовой электроники в Лас-Вегасе (CES) заявили представители альянса Uber-Hyundai Motor Company. Инженеры корейской компании показали и полномасштабную модель летательного аппарата. Концепт S-A1 спроектирован как электрический самолет с вертикальным взлетом и посадкой. Он рассчитан на крейсерскую скорость до 290 км/ч, на высоту полета около 300–600 м над землей, а также на преодоление расстояния до 100 километров. Самолет Hyundai использует принцип распределенной электрической тяги. Это значит, что вокруг фюзеляжа для повышения безопасности за счет уменьшения критичности отказа работает несколько турбин и винтов. Концепт вертикально поднимается на определенную высоту, а затем по горизонтали двигается в крейсерском режиме. Посадка осуществляется по той же схеме в обратном порядке. Изначально предусмотрен пилотируемый вариант этого транспортного средства, но затем самолет может стать и беспилотным.

Разработчики концепта решили не ограничивать себя лишь построением прототипа воздушного такси. Они представили также проект воздушного хаба, своеобразного небольшого аэропорта, где пассажиры будут садиться в летающее такси и высаживаться из него. ■



Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал Datsun



DATSUN ON-DO И ОН ПОСЛЕ

Компания Datsun недавно объявила о старте продаж обновленного переднеприводного седана Datsun on-DO. Версия 2020 модельного года отличается от предыдущих некоторыми нюансами в экстерьере и интерьере. Изменениями дизайнеры постарались сделать автомобиль еще более современным, а также решили некоторые вопросы практического плана.

Эта модель появилась на нашем рынке около пяти лет назад, но, несмотря на заявленный громкий старт, так же быстро исчезла из поля зрения. Модели было сложно выдержать конкуренцию с автомобилями Lada, более доступными по цене при сопоставимых достоинствах и недостатках.

Datsun on-DO — простая и практичная машина, а благодаря модернизации автомобиль и выглядеть стал лучше. В нем появились новый передний бампер и светодиодные указатели поворотов во внешних зеркалах, а также новая линзованная оптика в головном освещении. Функция задержки отключения головного освещения теперь помогает Datsun on-DO «провождать» владельца, подсвечивая его путь в течение 40 секунд. Помимо усиления эстетического восприятия автомобиля изменение формы колпаков внешних зеркал уменьшило загрязнение кузова и снизило шумы от ветра.

Вне зависимости от комплектации бамперы и колпаки зеркал в обновленной версии машины будут окрашены в цвет кузова. А с уровня комплектации Trust II на дверях появятся также защитные молдинги, тоже имеющие цвет кузова.

В интерьере трансформации выражены изменением дизайна зеркала

заднего вида, обзор через которое, по мнению авторов доработки, стал лучше; более удобной рукояткой и новым механизмом стояночного тормоза; управлением вентиляционными дефлекторами.

Комплектации уровней Dream I и II пополнились увеличенной боковой поддержкой в передних сиденьях, боковыми подушками безопасности и подсветкой перчаточного ящика.

Дизайнеры предложили для доработанной модели 3 варианта отделки сидений и колесных дисков, а в палитру окраски кузова добавили

новые оттенки — темно-серый и оранжевый. Цены на обновленную модель стартуют от 3 050 000 тенге. ■





ФЕВРАЛЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ОPEL P4 - 1935 г. в.



85 лет назад

15 февраля 1935 года в Берлине представлен Opel P4 – компактная машина, в отношении которой впервые использовали термин «народный автомобиль» (Volkswagen). Модель была лишь условно новой, являясь развитием предшественника Opel 1,2 Liter. Список обновлений в общих чертах был таким: слегка наклоненная назад решетка на носу, мотор с

менее выраженной «длинноходностью», тормоза на всех четырех колесах, закаленное лобовое и заднее стекло. Из типов кузова остались только четырехместные (отсюда и индекс модели). Зато «Опель» сумел сразу на 200 марок снизить отпускную цену. Как следствие, в 1936 году P4 один занял 19% немецкого авторынка, намного превзойдя всех конкурентов. Зимой-1936/37 цена на

базовую комплектацию упала и вовсе до 1450 марок, что, с одной стороны, заметно выше, чем заявляли для будущего «Фольксвагена» Фердинанда Порше (абсолютно нереалистичные 990 марок), а с другой – «Опель» был здесь и сейчас, а для машины Порше даже не начали строить завод. Такой успех фирмы, контролируемой американским капиталом, не радовал нацистское правительство, и оно настоятельно рекомендовало «Опелю» быстрее заменить P4 более современным и дорогим «Кадетом», что и произошло в течение 1937 года.

50 лет назад

5 февраля 1970 года корпорация American Motors оформила покупку компании Kaiser Jeep. Сделка была выгодной для обеих сторон. Делаящая в силу своей относительной слабости ставку на нестандартные продукты AMC получала раскрученный бренд и довольно широкую гамму внедорожных машин, занимающих свои собственные ниши на рынке. Что касается «Джипа», то его стабильное существование как независимой компании к тому моменту попало под угрозу, так как свои внедорожники выпустили Ford и Chevrolet. Огромный оборотный капитал членов «большой тройки» производителей предоставлял возможность для частых обновлений

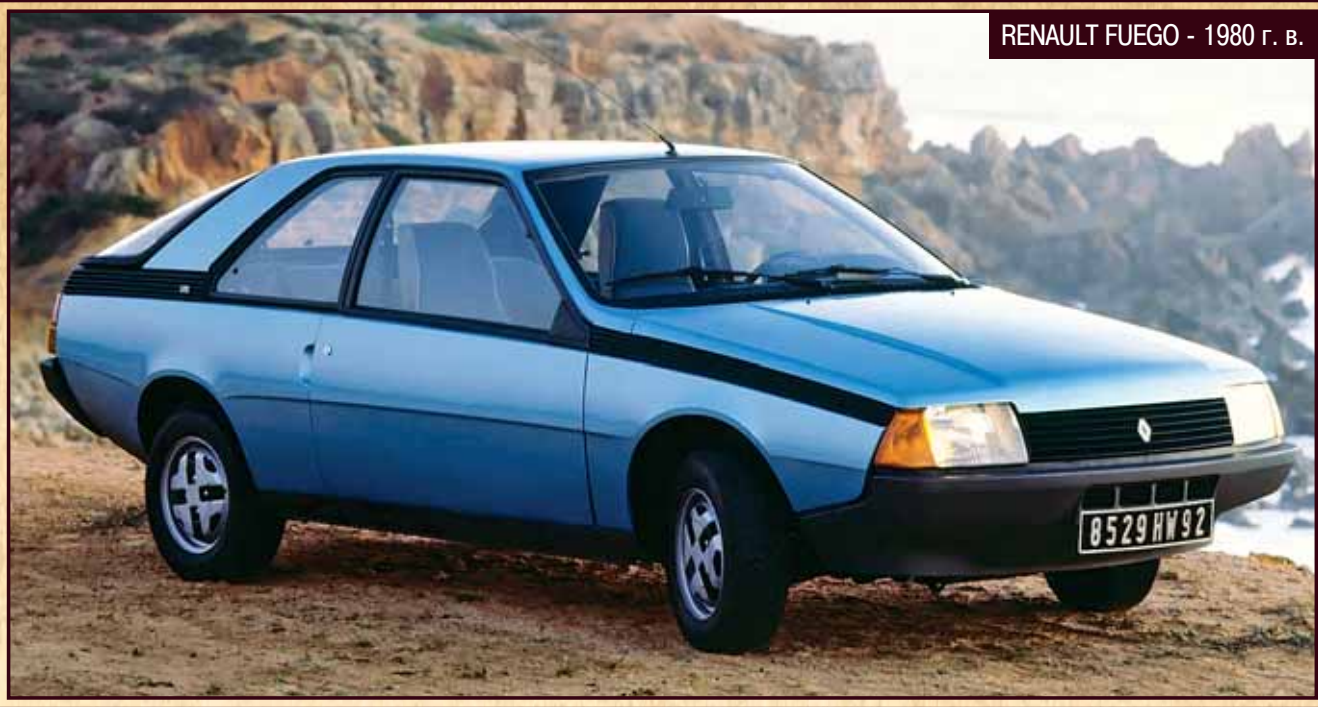
JEEP CJ-5 - 1971 г. в.



JEEP CJ-5 - 1971 г. в.



RENAULT FUEGO - 1980 г. в.



как внешнего вида, так и механической части, чего независимый «Джип» себе позволить не мог. Компания даже не имела средств на проектирование мощного двигателя, закупая силовые установки у GM или у той же AMC. Кроме того, интеграция в AMC давала марке Jeep доступ к намного более широкой дилерской сети, чем ее собственная. Новые хозяева прекрасно осознавали важность вновь приобретенного отделения для корпорации. Несмотря на всю тяжесть 70-х для AMC, улучшенные «Джипы» регулярно выходили на рынок, постепенно превращаясь из аскетичных покорителей бездорожья в машины, пригодные для любых условий. Система постоянного полного привода Quadra-Trac, усилитель руля и тормозов, кондиционер и прочие сложные агрегаты никогда не появились бы на «Джипах»

без поддержки со стороны AMC. Можно сказать, что сначала AMC вытеснила Jeep, а потом Jeep вытеснил AMC, когда в 83-м дебютировал Cherokee XJ – лучший компактный внедорожник в истории. Именно ценность марки Jeep и ее модельного ряда уберегли AMC от полной ликвидации, вместо которой в 87-м корпорация была поглощена «Крайслером», и множество рабочих мест удалось сохранить.

40 лет назад

25 февраля 1980 года состоялась премьера Renault Fuego. Это был представитель популярного в предыдущем десятилетии класса «народных купе» на агрегатах семейных седанов. Основой для Fuego стала еще свежая модель Renault 18, но у французов получилось отдалить псевдоспортивное авто от скучной «рабочей лошади». Во-первых, при очевидной преимущества экстерьера купе выглядело намного интереснее. Наружный дизайн создавал Мишель Жарден под руководством нового шефа дизайнерского отдела Renault Робера Опрона. Последний был знаменит тем, что в начале 70-х выстроил в едином стиле линейку средних и больших «Ситроенов», и багажная дверь Fuego – визуально облегчавший машину стеклянный колпак – была своего рода цитатой из Citroen SM, лучшей работы Опрона. Были различия и в инженерии: у Fuego по-иному проектировали переднюю подвеску, добившись отрицательного плеча обкатки. Позже такую подвеску получит и 18-я модель. Точное управление отчасти компенсировало отсутствие на первых порах выдающегося мотора:

в год дебюта не было ничего мощнее 96 сил. Годом позже стали предлагать 2-литровый с отдачей в 110 л. с., что тоже не особенно впечатляло, но лучше подходило для сочетания с АКПП. Но так как основные конкуренты всерьез не обновлялись уже давно, первые два года Renault Fuego удерживал звание самого продаваемого купе в Европе. Большой пакет обновлений пришелся на 1982-й. Французы не побоялись поставить на машину спортивного типа турбодизель. Fuego с таким мотором официально являлся самым быстрым дизельным серийным автомобилем в мире, что, правда, не очень убеждало покупателей: в цифрах это достижение равнялось 176 км/ч. Интереснее была другая новинка – первая в истории система дистанционного управления центральным замком. В 83-м у Fuego наконец появилась по-настоящему мощная версия: при помощи турбонаддува с 1,6-литрового мотора удалось получить 132 л. с. В результате максимальная скорость превысила таки 200 км/ч, а спринт до сотни «выпал» из 9 секунд. Несмотря на все перечисленные меры, спрос начал быстро снижаться: «народные купе» проигрывали «горячим хетчбэкам» как в практичности, так, зачастую, и в динамике. Сильнее страдали переднеприводные купе как максимально близкие в техническом плане к новым фаворитам рынка. Именно поэтому Renault Fuego выпускали в Европе всего шесть лет (в Аргентине – до 92-го), и французскую модель смог «пересидеть» на конвейере даже древний Opel Manta, который из-за привода на заднюю ось стоил дешевле, и обладал иными характеристиками управления.



NISSAN PRIMERA - 1990 г. в.



30 лет назад

1 февраля 1990 года в Великобритании дебютировал Nissan Primera первого поколения. Еще в 86-м в Сандерленде заработал «ниссановский» завод, имевший целью обойти импортные квоты. Теперь же для этого завода создали автомобиль, предназначенный для продаж в Европе и заточенный под европейские вкусы. В целом это был довольно типичный представитель тогдашнего сегмента D: машина неброская, даже скучноватая, комфортабельная и надежная. На надежность Nissan и сделал основную ставку в конкурентной борьбе, по максимуму используя консервативные решения. Но и доля технической оригинальности у «Примеры» была. Переднюю подвеску позаимствовали у спортивного 300ZX. Она сочетала управляемость почти на уровне классической «двухрычажки»

с большей мягкостью и относительной простотой геометрической задачи для получения требуемых характеристик. Дело в том, что два ее поперечных рычага соединялись скользящим третьим в форме собачьей лапы. Наличие связующего рычага позволило увеличить длину верхнего и тем самым дать больше свободы при настройке подвески. Под капотом новой модели «Ниссана» можно было обнаружить бензиновые «четверки» объемом от 1,6 до 2 литров, а также 2-литровый дизель. Чуть позже добавился 150-сильный вариант флагманского бензинового мотора. Он мог поставляться в сочетании с полноприводной трансмиссией. Основным кузовом был седан. Его производили также и в Японии, но там Primera была нишевой моделью, втиснутой между Sunny и Bluebird. В последний момент было принято решение, что одного кузова

будет мало. Поэтому хэтчбэк вышел не столь привлекательным: его задняя часть выглядела недоработанной. Собирали его только в Англии и в небольших количествах вывозили в Японию. В обратном направлении шли универсалы. Строго говоря, это была совсем другая модель, на иной механической базе – Nissan Avenir, специальная грузо-пассажирская машина с высокой крышей, не имевшая с «Примерой» ни одной общей кузовной детали. Однако в Европе универсал продавали как часть семейства Primera. В США благородный седан «Примера» был известен как Infiniti G20. С точки зрения специалистов, Nissan Primera определенно удался: именно эту модель «Форд» брал за ориентир на финальных стадиях проекта Mondeo. Успех у покупателей был скромнее, но машина все равно разошлась за неполные шесть лет в количестве более миллиона штук. ■

NISSAN PRIMERA - 1990 г. в.

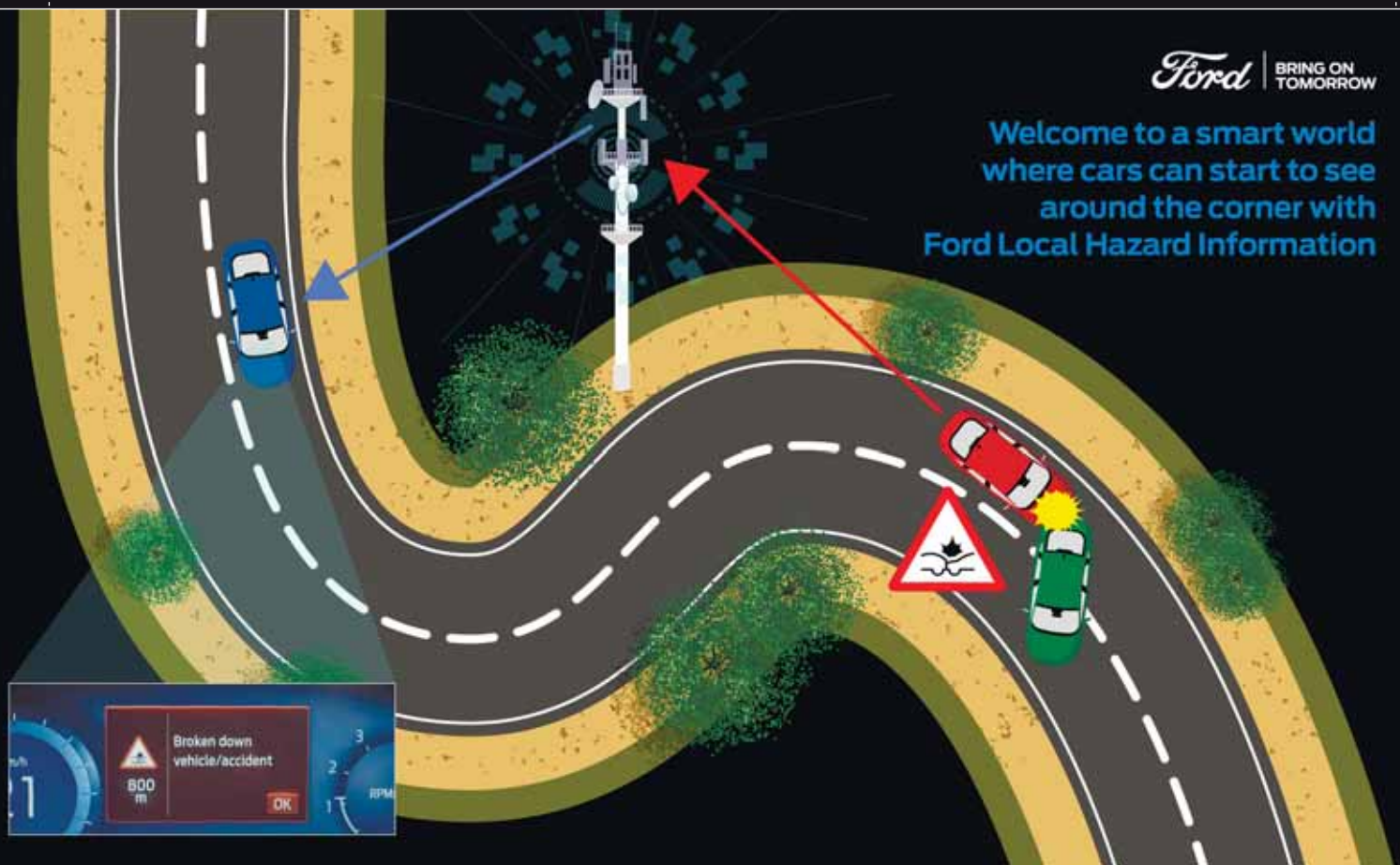


Текст: Серик Туленов, фотоматериал Ford

АВТОМОБИЛИ ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ОБ ОПАСНОСТИ

Как много в жизни случаев, когда полезно было бы знать, что ждет тебя за углом.

А тем, кто перемещается на высокой скорости, знание это вдвойне необходимо. Новая технология, предложенная специалистами компании Ford, делает невозможное доступным! Но только для тех автолюбителей, чьи машины подключены к транспортной инфраструктуре Local Hazard Information (LHI).



Ford | BRING ON TOMORROW

Welcome to a smart world
where cars can start to see
around the corner with
Ford Local Hazard Information

Сидящие за рулем подключенных автомобилей могут заблаговременно узнать об опасностях, до которых еще не доехали, которые они физически никак не могут видеть. Информация поступает от автомобилей, уже достигших рискованного препятствия на дороге. Сообщения об опасностях генерируются без участия водителя и распространяются только на тех, кто едет в направлении потенциальной угрозы. Датчики автомобиля отслеживают многие параметры его движения, фиксируя экстренное торможение, включение противотуманных

фар и срабатывание антипробуксовочной системы. Помимо этого датчики могут также зафиксировать неблагоприятные погодные или дорожные условия. Затем происходит мгновенный анализ ситуации и данные об угрозе через безопасное соединение с помощью FordPass Connect modem отправляются в облако, откуда технологический партнер Ford – компания HERE Technologies – транслирует информацию на те автомобили, которые приближаются к опасной зоне. Разработчики замечают, что чем больше автомобилей подключено

к сети, тем выше эффективность системы. Дополнительная информация поступает в систему также из баз данных государственных органов и дорожных отчетов о трафике.

На новом Ford Puma технология LHI уже вошла в число стандартных бесплатных опций, а к концу года Ford планирует охватить этой полезной функцией свыше 80% моделей в своей линейке. Автопроизводитель подчеркивает, что уведомления об опасности будут получать на дороге не только машины этого бренда, но и все остальные.



ТЕПЕРЬ И С ПЕРЕД

Вслед за полноприводным Grandland X Hybrid компания «Опель» выпустила переднеприводную версию модели. Сопровождая это событие комментариями, представители автопроизводителя заявили, что к 2024 году будут электрифицированы все модели Opel.

Это следует понимать так, что наряду с бензиновыми и дизельными моторами у различных моделей бренда появятся также гибридные и полностью электрические варианты двигателей. Причем это коснется не только легковых автомобилей, но и легких коммерческих. Полностью электрические версии Opel Vivaro, Combo Life, Combo Cargo и Zafira Life появятся уже в 2021 году.

Переднеприводный Grandland X Hybrid имеет 1,63-литровый турби-

рованный бензиновый двигатель с непосредственным впрыском, сочетающийся с электромотором. Суммарная мощность агрегата составляет 224 лошадиные силы. На электротяге, питаясь от литийионного аккумулятора, автомобиль способен преодолеть от 55 до 65 километров. Новинка также имеет сложную систему рекуперативного торможения для восстановления энергии при замедлении. Транслирование крутящего момента осуществляет электрифицированная восьмиступен-

чатая автоматическая коробка передач.

Двигатель внутреннего сгорания в основном будет вступать в дело, когда машина станет набирать средние и высокие скорости, в то время как на невысоких скоростях будет работать электрическая часть агрегата. Исследования в Германии показали, что большинство ежедневных поездок укладываются в расстояние менее 50 км и теоретически такие владельцы Grandland X Hybrid смогут постоянно ездить с нулевыми выбросами.

ОPEL GRANDLAND X HYBRID



ОДНИМ ПРИВОДОМ

Grandland X Hybrid предлагает три режима движения — «электрический», «гибрид» и «спорт», позволяя водителям адаптировать характеристики автомобиля к их потребностям или к конкретным условиям вождения. Например, режим «гибрид» позволяет автомобилю автоматически выбирать наиболее эффективный способ движения с возможностью переключения на электротягу. «Спорт» сочетает в себе мощность двигателя внутреннего сгорания и электродвигателя для особенно динамичных характеристик вождения. Grandland X Hybrid может разогнаться с нуля до 100 км/ч за 8,9 секунды и развить максимальную скорость 225 км/ч.

Аккумулятор автомобиля,



ШОУРУМ

НОВЫЕ И ОБНОВЛЕННЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ



расположенный под задними сиденьями, может заряжаться при помощи штепсельной розетки через бортовое зарядное устройство мощностью 3,7 кВт (версия на 7,4 кВт является опциональной). Время зарядки зависит от типа зарядного устройства: используя встроенное зарядное устройство мощностью 7,4 кВт, аккумулятор Grandland X Hybrid можно полностью зарядить менее чем за 2 часа. Чтобы сделать процесс зарядки еще удобнее

и быстрее, Grandland X Hybrid может использовать специальные решения для электромобилей.

Планировать сеансы пополнения энергии помогут приложения, которые также покажут расположение зарядных станций вдоль маршрута и позволят программировать время зарядки.

К услугам водителя и пассажиров на борту Grandland X Hybrid готов сервис «Опель коннект», предлагающий навигацию в реальном времени с инфор-

мацией о движении, с мониторингом данных транспортного средства, с прямым выходом на службы помощи. Помощь в аварийных ситуациях может быть вызвана в течение нескольких секунд посредством красной кнопки, а если натяжители ремней безопасности или подушки безопасности развернуты, электронный вызов активируется автоматически.

Информационно-развлекательная система IntelliLink Navi 5.0 взаимодействует с большим цветным сенсорным дисплеем. Автомобиль имеет щедрый набор систем помощи водителю. В него входят предупреждение о фронтальном столкновении с обнаружением пешеходов и экстренным торможением, а также помощь в удержании полосы движения и обнаружение сонливости водителя.

В Германии цена на Opel Grandland X Hybrid в 40 000 евро сопровождается некоторыми дополнительными стимулами и так называемым экологическим бонусом, половина которого предоставляется производителями автомобилей, а половина — федеральным правительством (2250 евро). Таким образом покупатель экономит почти 5000 евро, к этому добавляется еще и льготное налогообложение при владении гибридным транспортным средством. ■



RENAULT ВТЫКАЕТ В РОЗЕТКУ

Показав на автошоу в Брюсселе гибридный Clio и Captur с подключаемым электрическим модулем, компания Renault обозначила намерение активно двигаться в направлении электрификации.



Интеграцию новых технологий в две разные модели компания осуществила относительно просто благодаря модульной архитектуре CMF-B, которая с самого начала была разработана с учетом электрификации.

Модульная архитектура предоставляет автопроизводителям широкий диапазон комбинаций. Взаимодействие трансмиссии, двигателя и батареи может осуществляться по 15 различным сценариям. Двигатели могут работать независимо или совместно, по-разному может идти регенерация заряда батареи. Как говорят разработчики модульной архитектуры, переходы из одного режима в другой происходят плавно и не требуют вмешательства водителя. Система E-TECH автоматически выбирает наиболее подходящий режим для ситуации, чтобы оптимизировать выбросы и экономию топлива, гарантируя при этом хорошо контролируемое и приятное вождение.

В Renault планируют вскоре расширить линейку электрифицированных моделей подключаемым гибридом Megane E-TECH, а к 2022 году компания намерена обзавестись 8 полностью электрическими моделями и 12 электрифицированными – гибридными и модульными. ■





NISSAN QASHQAI N-TEC: ДИЗАЙН И ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ

В Nissan твердо убеждены: дизайн и технологии – это то, что водители ищут в новых автомобилях прежде всего. Удовлетворяя эти запросы, компания представила недавно модель Qashqai N-Tec, в которой разработчики сосредоточились именно на этих двух приоритетах.



Новинка выглядит дерзко благодаря затемненным фарам, органично вписанным в черную фальшрадиаторную решетку. Украшают автомобиль и глянцевые черные колпаки внешних зеркал вкуче с 19-дюймовыми легкосплавными дисками того же нарядного цвета.

Внутри «чёрная» тема продолжается в сиденьях, отделанных алькантарой, дефлекторах вентиляции и селекторе коробки передач, отделанных окантовкой под рояльным лаком.

Технологии представлены на борту свежей усовершенствованной версией системы ProPILOT, автоматизированной парковкой Intelligent Parking Assist и информационно-развлекательной системой Nissan Connect с Apple



CarPlay и Android Auto.

ProPILOT контролирует движение по шоссе и помогает удерживать автомобиль в полосе движения, регулирует его скорость и контролирует расстояние до впереди идущего автомобиля. Интеллектуальная система помощи при парковке задним ходом с помощью усовершенствованных

датчиков определит подходящее место и самостоятельно выполнит маневрирование, при этом водитель просто будет регулировать скорость, следя за передвижением машины на мониторе кругового обзора, который способен показать процесс парковки даже с высоты птичьего полета.

Nissan Connect через Apple CarPlay

и Android Auto привнесет в автомобиль знакомый опыт взаимодействия со смартфоном, позволяя клиентам использовать популярные приложения аудио, навигации и обмена сообщениями. Управление можно осуществлять через сенсорный экран или голосом, чтобы свести к минимуму отвлекающие факторы. ■





КИА СЕЕД – СРАЗУ ДВЕ

Компания Kia продемонстрировала две версии модели Ceed с гибридным приводом – Xceed и Ceed Sportswagon. Проектируя базовую модель, конструкторы изначально закладывали возможность размещения гибридного силового агрегата, поэтому серьезных трансформаций для новых версий не потребовалось.

Чтобы подчеркнуть сущность Plug-in Hybrid, в дизайне новинок линейки были обозначены некоторые отличия от бензиновых и дизельных вариантов. В частности, обе версии Ceed имеют закрытые панели, имитирующие фальшрадиаторную решетку. Узнать гибриды помогают также специальные шильдики и лючки зарядных портов, расположенные на крыле левого переднего колеса.

Интерьер и эргономика в автомобилях те же, что и в версиях с двигателями внутреннего сгорания, однако и ряд функциональных новшеств тоже

имеется. В верхней части приборной панели гибридов можно заметить индикатор зарядки батареи. Причем его видно и снаружи, поэтому состояние батареи можно определить, даже глядя из окна дома, если автомобиль находится поблизости. Всё наружное освещение автомобилей светодиодное. Стильный дизайн подчеркнут установкой защитных стекол в задние двери.

Литий-полимерная аккумуляторная батарея мощностью 8,9 кВт.ч расположена рядом с 37-литровым топливным баком под задним сиденьем. Поэтому она не крадет место у

багажника, объем которого в Kia Xceed Plug-in Hybrid составляет 291 литр (при сложенных сиденьях – до 1243 литров), а в Ceed Sportswagon – 437 литров (при сложенных сиденьях – до 1506 литров).

Каждый из новых Ceed оснащен 1,6-литровым двигателем GDi и электромотором, что обеспечивает автомобилям мощность 139 лошадиных сил. Передачу крутящего момента осуществляет 6-ступенчатая автоматическая коробка передач с двойным сцеплением (6DCT). Технология регенеративного торможения позволяет новым гибридным моделям аккумулировать кинетическую энергию и дозаряжаться во время движения на холостом ходу или в торможении. Для полной зарядки аккумуляторной батареи с помощью зарядного устройства переменного тока 3,3 кВт требуется 2 часа 15 минут.

Как в Xceed, так и в Ceed Sportswagon имеется новейшая информационно-развлекательная и навигационная система с дисплеем диагональю 10,25 дюйма и телематикой Kia



ГИБРИДНЫХ МОДЕЛИ

UVO Connect. С помощью устройства владельцы автомобилей смогут легко и просто находить доступные точки зарядки или планировать, когда заряжать батарею. Для силового агрегата предусмотрен специальный дисплей, отображающий уровень заряда, диапазон движения на электроприводе и показывающий токи энергии между бензиновым двигателем, аккумулятором и электромотором.

Информационно-развлекательная система позволяет пользователям смартфонов получать доступ к Android Auto и к Apple CarPlay. Она поддерживает и Bluetooth, давая возможность пользователям одновременно подключить два мобильных устройства для громкой телефонной связи и потоковой передачи музыки.

В обеих версиях машины конструкторы в системе обогрева, вентиляции и кондиционирования воздуха предусмотрели режим «только для водителя». Он позволяет нажатием одной кнопки отключить обдув во всех дефлекторах, кроме ближайших к водителю. Это сокращает потребление

энергии, когда в машине находится только сидящий за рулем.

Вне зависимости от того, какая комплектация Kia XCeed будет выбрана потенциальным приобретателем, он найдет в ней немало интересного. Например, усиленную поясничную опору передних сидений, текстильную

отделку сидений с черными подушками из искусственной кожи, а также камеру заднего вида с динамическими направляющими, двухзонный автоматический кондиционер, электрически складывающиеся зеркала заднего вида со светодиодными индикаторами, зеркало заднего вида с автоматическим





затемнением, легкосплавные диски и реагирующие на дождь передние стеклоочистители. Также в новинках имеются обогрев передних сидений и рулевого колеса, электрический стояночный тормоз (EPB), регулятор высоты сиденья переднего пассажира и интеллектуальная система входа с кнопкой запуска/остановки двигателя.

Высокую степень безопасности в автомобилях обеспечивают 6 подушек безопасности, помощь в удержании полосы движения, поддержка дальнего света (НВА), контроль внимания водителя, поддержка при старте на уклоне, функция ограничения скорости и помощь в предотвращении фронтальных столкновений. Заметим – все

это в стандартной комплектации.

Уровень First Edition в дополнение к упомянутому выше предлагает Smart Park Assist System (SPAS), которая объединяет передний и задний датчики парковки с возможностью автоматической парковки. Также в этом варианте комплектации предусмотрена кожаная обивка кресел, подогрев задних сидений и функция памяти для кресла водителя. Задние сиденья здесь складываются в соотношении 40:20:40, а панорамный люк на крыше имеет электроприводную шторку. Помимо этого в топовой комплектации присутствуют алюминиевые накладки на педали, задняя дверь с электроприводом и беспроводное зарядное устройство для

мобильного телефона. Система безопасности включает в себя предупреждение о столкновении с неподвижным объектом.

Гибриды Kia XCeed и Ceed Sportswagon изготавливают на словацком заводе в Жилине, и заказать автомобили можно уже сейчас, хотя первые экземпляры появятся в Европе лишь к апрелю 2020 года. На обе модели предоставляется 7-летняя гарантия, она распространяется и на аккумуляторную батарею, и на электродвигатель. Помимо всего прочего, в стандартной комплектации автомобилей будут комплекты для буксировки прицепов – большая редкость для автомобилей гибридного класса. ■



Текст: Серик Туленов, фотоматериал Bosch



ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ БЕСПИЛОТНОГО КАРШЕРИНГА

Компании Bosch и Mercedes-Benz приступили в Силиконовой долине (Калифорния, США) к тестированию автономно управляемого автомобиля, предназначенного для работы в системе каршеринга.

Беспилотные Mercedes S-класса пока курсируют только между центром города Сан-Хосе и его западной оконечностью, да и то под надзором водителя. Локация эта выбрана неслучайно: городская инфраструктура умного города здесь обеспечивает оптимальные условия испытаний. В случае же успешных

результатов теста интеграция беспилотных автомобилей в систему общественного транспорта станет одним из инструментов в решении давно назревших проблем – негативного воздействия транспорта на окружающую среду и разгрузки городского трафика. Помимо того выбор Сан-Хосе – это еще и дань тому, что в 2017 году именно

этот калифорнийский город первым привлек частные компании к проведению испытаний беспилотников.

Сервис пока доступен не всем, но желающие поучаствовать в эксперименте могут подать заявку через приложение, разработанное Daimler Mobility AG. Авторы проекта стараются добиться того, чтобы беспилотный автомобиль был надежным и безопасным, чтобы он органично вписался в пеструю мозаику городской мобильности.

Сотрудничество Bosch и Mercedes-Benz в тестировании беспилотного транспорта ведется не только в США, но и в Германии, в Штутгарте. ■



HONDA E



ЮРКАЯ БУКАШКА В ГОРОДСКИХ

Компания Honda недавно во всех подробностях представила свой новый электромобиль, отличающийся минималистичным дизайном и построенный на компактной платформе с задним приводом.

Новинка называется так же просто, как выглядит: Honda E. Зато она, по замыслу своих создателей, скажет веское слово в развитии отношений между автомобилями и их владельцами. Звучит это несколько страшновато, но при этом имеется в виду расширение взаимодействия электроники с внешним миром. При этом транспортное средство будет качественно трансформироваться из продукта в услугу.

Концептуальную версию данного электромобиля компания показала еще в 2017 году, тогда его представили как Urban EV. Затем в 2019 на Женевском автосалоне был





продемонстрирован прототип, а готовую к производству машину показали в прошлом году во Франкфурте.

Дизайн автомобиля разрабатывался с упором на функциональность и удобство использования. Чистые линии кузова настолько незатейливы, что акцентами в них выглядят, пожалуй, лишь вогнутые черные панели, расположенные спереди и сзади между фонарями, светодиодные фары, задние фонари и стильная крышка зарядного порта из высокопрочного стекла на капоте. Комбинация источников света «три в одном» спереди включает в себя кольцо дневного света, указатель поворота и проектор дальнего света. Подчеркивают лаконичность экстерьера небольшие камеры на дверях. Они направлены назад и транслируют изображение на два шестидюймовых экрана внутри автомобиля, заменяя таким образом внешние зеркала.

Низкая устойчивая позиция в экстерьере подчеркивается расширяющимися колесными арками, которые вмещают широкие колеса с 16-дюймовыми легкосплавными дисками и большой центральной крышкой, закрывающей колесные гайки.

В интерьере машины тема лаконичного дизайна находит свое продолжение. Конструкторы уделили особое внимание шумоизоляции салона, а инженеры поработали над тем,

ИХ ДЖУНГЛЯХ





чтобы автомобиль с помощью двойных сенсорных дисплеев и искусственного интеллекта Honda Personal Assistant обеспечил водителя и пассажиров всеми возможностями подключения к интернет-сервисам. Электронный ассистент интересен тем, что постепенно адаптируется к голосу определенного человека и точнее воспринимает команды. В электромобиле также имеется функция цифрового ключа, который с помощью приложения для смартфона My Honda+ обеспечивает безопасный доступ внутрь с помощью смартфона. Через Apple CarPlay или Android Auto пользователи могут посещать социальные сети, слушать музыку или просматривать видеоконтент на двойных сенсорных экранах. Honda E в базовой комплектации оснащена 180-ваттной аудиосистемой с шестью динамиками.

Двухспицевое рулевое колесо украшено глянцевыми черными накладками, на которых расположены различные кнопки управления. На 8,8-дюймовом центральном дисплее, находящемся перед водителем, отображается вся ключевая информация об автомобиле, в том числе о заряде, выбранном режиме движения и подробности функций безопасности. Слева на приборной панели расположено дополнительное информационное пространство, справа – интерфейс круиз-контроля. Оптимизированные для обеспечения безопасности и простоты использования физические кнопки сохранены для наиболее часто используемых функций.

В дополнение к возможности подключения Bluetooth под центральной консолью предусмотрены розетки HDMI, 12 и 230 В, есть также два порта USB для пассажиров спереди и еще два сзади.

Центральная консоль автомобиля имеет универсальное хранилище, включающее выдвижной подстаканник и поддон для смартфона. Секция хранения имеет съемные перегородки, поэтому пространство можно приспособить для размещения предметов разного размера.

Широкое заднее сиденье в Honda E задумывалось дизайнерами похожим на домашний диван. Атмосферу современного жилого пространства они дополнили точечными потолочными светильниками.

Емкость багажника в этом электромобиле составляет 171 л с поднятыми задними сиденьями и 861 л – со сложенными.

При длине 3,895 м автомобиль имеет ширину 1,75 м. Аккумулятор расположен под полом, и центр тяжести машины находится в полуметре от земли. В сочетании с распределением веса 50:50 это обеспечивает отличную устойчивость и маневренность.

Базовый вариант Honda E имеет мощность 136 л. с. и разгоняется до сотни за 9 секунд, версия Honda E Advance развивает до 154 л. с. и достигает сотни за 8,3 секунды. Литийонная аккумуляторная батарея на 35,5 кВт*ч способна восстановиться до 80% за 30 минут зарядки. С помощью



специального зарядного устройства при подаче 7,4 кВт полностью батарея заряжается за 4,1 часа. На полностью заряженной батарее можно преодолеть до 222 км (WLTP). Honda E Advance с ее 17-дюймовыми колесами, более мощной аудиосистемой, обогревом ветрового стекла и рулевого колеса сможет пройти меньше – до 210 км. Аккумулятор охлаждается водой и нагревается для поддержания оптимального теплового состояния.

Новинка имеет два режима движения: обычный – для спокойной езды по городу и спортивный – для более острых ощущений. При активации функции управления одной педалью водитель может плавно ускорять, замедлять и останавливать автомобиль, используя только педаль акселератора. Это помогает водителю чувствовать себя комфортнее в условиях частых стартов и остановок, загруженного городского трафика.

Электрическая сервоприводная тормозная система на всех четырех колесах, по словам инженеров, обеспечивает машине уверенное замедление и успешно взаимодействует с рекуперативной системой.

Высокопрочные материалы, использованные в конструкции кузова Honda E, способствуют структурной жесткости. Акцент на безопасности очевидно выражен в том, что на каждой стороне корпуса установлены по три защитных ребра для предохранения аккумулятора от боковых ударов. Пассажиры защищены от сильных ударов механизмом откидного капота. Помимо этого в арсенале мер безопасности этого компактного автомобиля присутствуют такие новые технологии, как, например, управление дроссельной заслонкой при столкновении, предотвращающее внезапное ускорение, а также экстренное торможение при движении на низкой скорости и Honda Parking Pilot с четырьмя камерами и 12 датчиками локатора.

Фирменная технология Honda Sensing, которая присутствует в Honda E, расширена применением новой камеры высокого разрешения и радара. Это позволило повысить осведомленность водителя об окружающей среде, включая распознавание кромок без бордюров или дорожной разметки.

О том, когда новинка выйдет на рынок евразийского пространства, производитель не сообщил. Также мы пока ничего не можем сообщить о ценах, по которым будут продавать этот электромобиль. ■





ТЕХНОЛОГИИ В СТИЛЕ

Компания NAWA Technologies представила на выставке бытовой электроники (CES) в Лас-Вегасе свой концепт-байк NAWA Racer с новой электрической трансмиссией, использующей в качестве элемента питания углеродные ультраконденсаторы.

Конденсаторы, конечно, сами по себе давно не новинка. Но дело в том, что до недавнего времени они не могли нести в себе много энергии и при этом стоить недорого, кроме того, их было сложно интегрировать в систему с батареями. Новейшие ультраконденсаторы NAWA предлагают самое низкое внутреннее сопротивление, позволяющее построить систему без преобразователя постоянного тока. Новые конденсаторы, работающие в связке с литийионной батареей, несут в себе энергии в пять раз больше, чем применявшиеся до сих пор.



НАЯ НОВИНКА Е РЕТРО



Дизайн модели, разрабатывавшийся в сотрудничестве со специалистами Envisage Group, был навеян легендарными гоночными лондонскими кафе-рейсерами 1960-х годов. Впрочем, в прототипе можно увидеть как черты ретростилистики, так и современную атрибутику – например, светодиодный свет фар и задних фонарей, черную анодированную матовую окраску вилок и нубук на сиденье.

Конденсаторы конструкторы расположили в верхней части байка, а относительно тяжелую батарею – внизу, там, где в бензиновых мотоциклах располагается двигатель. Благодаря раме из углеродного волокна и легким композитным панелям NAWA Racer весит всего 150 килограммов. Электромотор мощностью 100 л. с. разгоняет байк до сотни менее чем за 3 секунды, максимум скорости составляет 160 км/ч. Концепт имеет режим «рейс», в котором байк может выдавать максимум мощности, а также режим «эко», позволяющий расходовать заряд наиболее рационально.

Преимущества новой системы, разработанной специалистами NAWA, заключается в быстрой зарядке, в оперативном восстановлении энергии через рекуперацию и в высокой выходной мощности. Концепт, показанный на выставке, способен в смешанном цикле преодолеть без подзарядки



150 километров. Конденсаторы байка заряжаются за 2 минуты, а заряд батареи от домашней сети можно пополнить до 80% за час.

Электробайк с передовой трансмиссией предназначается разработчиками для использования в мегаполисах. Инженеры утверждают, что их ультраконденсаторы способны вынести миллионы циклов разрядки-зарядки без ущерба для работоспособности. В отличие от литийионных батарей углеродные ультраконденсаторы заряжаются за считанные секунды. Однако емкость заряда поддерживается именно литийионным аккумулятором. В тандеме обеспечиваются эффективная производительность и большой

срок службы батареи. Помимо этого за счет применения ультраконденсаторов инженеры могут вдвое сократить размер литийионных батарей. Особенно эффективно система работает именно в городских условиях, где транспортное средство многократно разгоняется и тормозит.

Конструкторы сообщают, что электросистема в байке может легко меняться. Таким образом его владелец получит возможность менять производительность транспортного средства в зависимости от потребностей. Технология, предложенная компанией для электроцикла, может использоваться и в автомобилестроении. Массовое производство ультраконденсаторных

элементов NAWA планирует запустить в ближайшее время на заводе в Экс-ан-Провансе (Франция). ■



Две среднеразмерные модели мотоциклов Harley-Davidson, одна в классе Adventure Touring и вторая в классе Streetfighter, дебютируют с новыми V-образными двухцилиндровыми двигателями серии Revolution Max.



С REVOLUTION MAX – В НОВЫЙ СЕГМЕНТ РЫНКА

Этот мотор с жидкостным охлаждением, цилиндры в котором расположены под углом в 60 градусов, был разработан для новой серии мотоциклов Harley-Davidson в двух различных вариантах. Для модели Pan America (Adventure Touring) предназначен двигатель объемом 1250 куб. см и мощностью 145 лошадиных сил, а для модели Bronx (Streetfighter) – объемом 975 куб. см и мощностью 115 лошадиных сил.

С этими среднеразмерными моделями компания Harley-Davidson заходит в новые сегменты, руководствуясь собственной стратегией More Roads to Harley-Davidson, принятой компанией в июле 2018 года. Сами же мотоциклы мы увидим лишь в начале 2021 года, так как запуск в производство как турера, так и стритфайтера по плану должен состояться лишь в конце 2020 года.

Harley-Davidson Pan America – это многофункциональный байк, призванный в полной мере удовлетворить страсть его хозяина к приключениям, встречам у походного костра, путешествиям и стремление в неизвестное.

Harley-Davidson Bronx – «уличный истребитель», на котором пилот сможет вольготно лавировать в пробках большого города и легко срываться с

перекрестка. Этот байк является маневренным и быстрым средством передвижения в мегаполисе, хотя и за его пределами он не станет аутсайдером.

Двигатель Revolution Max характеризуется его разработчиками как имеющий гибкую производительность и удачное соотношение веса и мощности. Его конструкция позволяет строить узкопрофильную трансмиссию с интегрированным в нее противовесом, снижающим вибрацию.

Шестидесятиградусный угол наклона цилиндров обеспечивает необходимое пространство для дроссельных заслонок с двумя нижними тягами, которые максимизируют доступ воздуха и повышают производительность. Жидкостное охлаждение поддерживает контролируемую температуру двига-

теля для стабильной работы в меняющихся условиях окружающей среды и движения. Дизайн же двигателя можно назвать одновременно и современным, и классическим – во всяком случае, очевидно, именно таково сейчас представление Harley-Davidson о стиле.

Высокопроизводительный двигатель в мотоцикле стал бы угрозой для пилота, не будь Pan America и Bronx «вооружены» также хорошими шинами и надежными тормозами. Обе модели имеют в тормозной системе новый моноблочный четырехпоршневой суппорт Brembo. А «обуты» мотоциклы в шины Michelin, обеспечивающие довольно надежное сцепление с дорогой. ■



НА ВЕРШИНЕ КЛАССА СПОРТИВНЫЙ И МОЩНЫЙ

Эту модель скутера начали производить в 2001 году, и она сразу завоевала внимание потребителей. Однако, не теша себя лаврами победителей, разработчики непрерывно совершенствовали конструкцию. Почти за два десятилетия модель стала культовой и сумела возглавить топ-класс спортивных скутеров. Потребители оценили практичность, скоростную и крейсерский потенциал, а также несомненные удобства. Пережившая пять модификаций и дошедшая к сегодняшнему дню до шестого поколения модель стала очень популярной во всем мире. В одной только Европе скутеров TMAX за 19 лет было продано 275 000 единиц.

YAMAHA TMAX



КЛАССА

Именно такой считают свою новую разработку инженеры, трудившиеся над обновлением TMAX 560. Обе версии модели – TMAX и TMAX Tech MAX – отдают дань традиционной стилистике в дизайне и в то же время демонстрируют большую динамичность и спортивность. Скутер приводится в движение 2-цилиндровым двигателем объемом 560 куб. сантиметров, получившим в ходе модернизации новые алюминиевые кованые поршни и шатуны.



Обновленный двигатель по сравнению с предыдущей версией демонстрирует увеличение мощности на 3,5%, а максимального крутящего момента – на 6%. Инженеры доработали систему охлаждения, снабдив ее более продуктивным радиатором с новым дизайном воздухопроводов. В конструкции скутера появился также новый бесшумный пластиковый натяжитель цепи.

Технология электронного управления Yamaha D-MODE позволяет водителю мгновенно настраивать двигатель. Двухуровневая система дает водителю возможность перейти на более мягкую подачу крутящего момента для езды по городу или, выбрав спортивный режим, ощутить выдающуюся производительность и динамику. Предусмотрен бесключевой запуск двигателя.

В трансмиссию скутера инженеры установили новый ремень, который изменил характеристики CVT и обеспечил новинке еще более плавное движение в крейсерском диапазоне скоростей, поспособствовав резвым ускорениям.

Изменения в камерах сгорания и в клапанах, перемещение инжектора на нижнюю сторону впускного тракта были продиктованы требованием еще большей эффективности сгорания топлива и удовлетворения стандартам EU5. В угоду экологичности на скутере работает и выхлопная система с каталитическими преобразователями. Ее несколько перенастроили для получения четкого и чистого звука.

Оптимизированная конструкция двигателя с низким уровнем вибрации используется в качестве несущего элемента. Таким образом инженеры получают более жесткое и спортивное шасси на легкой алюминиевой раме с двумя лонжеронами. Компактная плоская конструкция двигателя также обеспечивает низкий центр тяжести, что способствует как уверенной посадке водителя, так и лучшей управ-

ляемости TMAX. В подвеске скутера использована полноценная мотоциклетная передняя вилка, сзади работает система Monocross.

Эволюция модели, конечно же, не обошла стороной и дизайн экстерьера. В основных чертах и пропорциях изменений не произошло, и культовый образ считается в TMAX без труда, но детализацией дизайнеры постарались придать обновленному скутеру больше спортивности и брутальности.

Боковины обтекателя и передние панели стали острее, тоньше стала хвостовая часть скутера. Благодаря этому на него стало удобнее садиться пассажиру. Для водителя улучшили площадку для постановки ног. Так, по утверждению разработчиков, за рулем можно сидеть более расслабленно и комфортно.

Спереди в обтекатель дизайнеры органично вписали новые светодиодные сигналы поворота. Несмотря на то что плафоны довольно крупные, выглядят они изящно. Сзади появился новый T-образный светодиодный фонарь, который придает модели 7-го поколения характерный неповторимый образ.

В обновленной версии TMAX имеет большую подсвеченную нишу под сиденьем, вмещающую один большой гермошлем или два минималистичных шлема. В запираемое и защищенное от непогоды багажное отделение можно положить рюкзачок, портфель или другую не крупную поклажу.

Моноцветная приборная панель скутера с левой стороны оснащена спидометром, с правой – тахометром. Между ними разместились данные одометра, показания расхода топлива, а также световые индикаторы D-MODE и трекшн-контроля.

Из соображений безопасности TMAX оснащен системой блокировки центральной подставки. Она не убирается без цифрового ключа, препятствуя краже, а также помогает надежно



парковать транспортное средство, которое остается на подножке, даже если его случайно толкнули вперед.

TMAX Tech MAX

Конструкторы Yamaha старались предугадать самые требовательные запросы потенциальных покупателей, поэтому создали вариант скутера TMAX Tech MAX, который адресован любителям скорости и адреналина. Это полноценный спортивный макси-скутер.

Yamaha предлагает владельцам скутеров TMAX Tech MAX приложение MyTMAX Connect. Оно помогает всегда оставаться на связи со скутером, контролируя его местонахождение по GPS, отслеживая техническое состояние, получая отчеты о поездках и оповещения о превышении скорости.

В стандартную комплектацию TMAX Tech MAX включен круиз-контроль, что не может не порадовать в дальней поездке. Для этой версии скутера также предусмотрен подогрев ручек и сиденья. Владелец TMAX Tech MAX может самостоятельно отрегулировать заднюю подвеску.

Производитель сообщает, что скутеры TMAX и TMAX Tech MAX с декабря 2019 года уже появились у дилеров Yamaha. Вместе с флагманскими моделями в продажу поступили обновленная версия скутера XMAX и скутер XMAX Tech MAX с двигателями объемом 125, 300 и 400 кубических сантиметров. Их оснащение подразумевает передние вилки мотоциклетного типа, двойные светодиодные фары, зажигание без ключа, регулируемый руль, а также багажное пространство для хранения двух небольших шлемов. ■

КОНДИЦИОНЕР УСЛЫШИТ И ПОЙМЕТ

В новом Volkswagen Golf появилось передовое управление трехзонным автоматическим кондиционером Air Care Climatronic. Это техническое решение позволяет менять настройки с помощью сенсорного слайдера или ГОЛОСОМ.



Управление стало еще более интуитивным. Благодаря меню Smart Climate можно легко и быстро активировать определенные функции системы кондиционирования, такие, например, как «теплые ноги», «теплые руки», «чистый обзор» (защита окон от запотевания), «свежий воздух» (прохладный ветерок через весь салон). Эти команды на некоторое время впишутся в заданные ранее основные настройки, а затем отключатся автоматически. То есть теперь больше не нужно тратить время на коррекцию предварительно сконфигурованных сценариев системы кон-

диционирования воздуха. Она в интерактивном режиме четко отреагирует на пожелания водителя или пассажира. Именно так, ведь новые цифровые микрофоны распознают, кто говорит – водитель или пассажир.

Постоянные настройки в Air Care Climatronic посредством сенсорного слайдера или голосового управления тоже меняются проще и быстрее. Все, что нужно сделать, – это сказать:

«Мне холодно» или «Мне тепло», и кондиционер изменит температуру на стороне водителя или пассажира в соответствии с командой. Электроника поймет и более тонкие нюансы – например, можно сказать: «Сделать на четыре градуса теплее», чтобы соответствующим образом изменить температуру. Реагирует кондиционер и на такие заявления, как «Чувствую сквозняк» или «Мне душно».

ПЕРСПЕКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ

На смену тяжелым, дорогим и экологически неблагонадежным в производстве литийионным батареям вскоре, вероятно, придут их более дешевые, легкие и безвредные литий-серные аналоги.

Пока у этих батарей наблюдается такая проблема, как механическая нестабильность катода, который расширяется и сжимается во время поглощения и выделения лития. Катод быстро изнашивается, получая трещины и разрывы.

Но в целом будущее литий-серных батарей оценивается специалистами как довольно перспективное, так как сера доступна во всем мире, она недорога и не наносит ущерба окружающей среде при переработке. Ученые поясняют, что в литий-серной ячейке сера заменяет никель-кобальтовый катод обычной литийионной батареи. Это делает батарею дешевле.

Австралийским исследователям из Университета Монаша уже удалось разработать самый мощный на сегодняшний день литий-серный аккумулятор, который, по их отзывам, демонстрирует возможности, в разы превосходящие образчики нынешних лидеров рынка. Содержание этой работы и ее результат были описаны в статье, вышедшей в американском журнале Science Advances. С перспективной будущностью батареи согласились и специалисты дрезденского



Института материаловедения и лучевых технологий Фраунгофера. Они считают, что литий-серные аккумуляторы станут использоваться прежде всего там, где остро стоит проблема снижения веса, например в авиации. Литиево-серные элементы могут накапливать больше энергии, чем литийионные аккумуляторы того же веса, но большего размера.

Австралийская исследовательская группа запатентовала решение, преодолевающее ситуацию с разрушением катода. Сера с помощью связующего вещества была встроена ими в углерод, который компенсирует высокие механические нагрузки и снижает потери производительности и емкости батареи. Тем не менее нерешенные вопросы еще пока остаются, и это не позволяет запустить батареи в массовое производство.

TOYOTA GR YARIS



Дизайн и технические дополнения в эту версию Yaris пришли из мира автоспорта благодаря знаниям и стараниям специалистов Toyota Gazoo Racing и команды Tommi Makinen Racing. Горячий трехдверный хэтчбек получил официальную омологацию как автомобиль WRC и может участвовать в раллийных соревнованиях.

КОВАЛСЯ В МИРОВЫХ



Новинка в качестве второй глобальной модели Gazoo Racing призвана продолжить мировую славу ушедших со сцены Celica GT-FOUR и GR Supra. Однако вместе с тем разработчики спорткара признаются, что, работая над ним, они ориентировались не только на раллийные трассы, но и даже в большей степени на ожидания фанатов автоспорта. Все в этом автомобиле должно было быть заточено на производительность, но при этом он должен был остаться гражданским, с допуском на дороги общего пользования.



Высоту машины они снизили на 91 миллиметр, двигатель сместили ближе к центру, а аккумулятор разместили в багажнике. Такая схема позволила добиться оптимального баланса для лучшей управляемости и стабильности автомобиля, да и выглядеть он стал как купе. В пользу этого образа послужило и отсутствие рамок дверей.

Выгодно подчеркивает спортивный характер автомобиля смещение фальшрадиаторной решетки в область широкого бампера. Нижняя его часть выступает в роли спойлера, преодолевая который в движении потоки воздуха жестче прижимают GR Yaris к дороге. Выразительно и впечатляюще выглядят в экстерьере автомобиля мускулистые задние крылья, под которыми помещаются 18-дюймовые колеса на литых дисках.

Оптимальное соотношение веса машины и мощности двигателя — 4,9 килограмма на лошадиную силу — конструкторы выстраивали с применением легких материалов. Крышу они изготовили формованием под давлением из углеродно-волоконного полимера, капот и все три двери сделали из алюминия.

Новая платформа этой модели сочетает в себе переднюю часть платформы Toyota GA-B с задней частью платформы GA-C. Это позволило сделать заднюю колею шире передней, и инженеры смогли разместить сзади подвеску с двойными поперечными рычагами. Спереди установлена подвеска Макферсона. Команда разработала также усиление для лонжеронов.

Под капотом автомобиля находится компактный и легкий турбированный трехцилиндровый 12-клапанный двигатель DOHC объемом 1,6 литра. Его особенности состоят в охлаждаемых поршнях и большем, чем это обычно принято, выпускном канале клапанов. Мотор развивает мощность 261 л. с., что позволяет ему в паре с

Х РАЛЛИ

В результате преобразований базовая версия модели обрела новую платформу, систему полного привода GR-FOUR, подвеску и двигатель, а также более легкие детали кузова с аэродинамическими дополнениями — все то, что потребуется, чтобы ярко проявить себя и в соревнованиях, и на дороге.

В работе над проектом команда дизайнеров WRC вместе с инженерами Tommi Makinen Racing основательно поработала над снижением и распределением веса автомобиля и над его аэродинамическим сопротивлением.





6-ступенчатой механической коробкой передач, разработанной для взаимодействия с высоким крутящим моментом, разгонять спорткар с нуля до сотни за 5,5 секунды. Максимум скорости ограничен электроникой на отметке 230 километров в час.

Система полного привода GR-FOUR характеризуется разработчиками как простая и легкая. Она, по мнению инженеров, через муфту довольно быстро и четко распределяет крутящий момент между передней и задней осями. Теоретически система

позволяет перераспределять крутящий момент от полной подачи его на переднюю ось до полной подачи на заднюю. Если того требует дорожная ситуация, водитель может настроить и полный привод, используя дисковый переключатель режимов. В обычном режиме распределение крутящего момента вперед/назад выглядит как соотношение 60 к 40. Чтобы пилот мог получить удовольствие от вождения на извилистых дорогах, в спортивном режиме баланс смещается назад, с распределением 30 на 70. А в режиме трека базовая настройка 50:50 позволяет ехать максимально быстро на специально подготовленных трассах. Вместе с этим следует учесть, что в каждом режиме баланс крутящего момента будет настраиваться автоматически в ответ на действия водителя, поведение автомобиля и состояние дороги или трека.

Уверенно справляться с высокими скоростями в GR Yaris позволяет эффективная тормозная система. Конструкторы установили в нее 356-миллиметровые передние диски, отличающиеся повышенной теплоемкостью.





автомобилей, в изготовлении которых трудно применить стандартные производственные алгоритмы. Однако, как заверили представители Toyota, на темпах выпуска продукции это

никак не скажется, запланированное количество машин будет выпущено в намеченный срок. В серийное производство модель запустят во второй половине 2020 года. ■

Опционально для горячего спортивного хэтчбека доступен дифференциал Torsen – как для передней, так и для задней оси. Он позволяет распределять крутящий момент на левые и правые колеса, обеспечивая более резкое, спортивное управление машиной.

Автопроизводитель не преминул проверить возможности модели и подверг GR Yaris раллийным и дорожным испытаниям под управлением профессиональных гонщиков, которые поучаствовали в оптимизации настроек.

Производить модель будут на специальной линии спортивных автомобилей GR нового завода в районе Мотомати (Япония). Здесь работает не традиционная конвейерная система, а несколько различных производственных точек, связанных автоматическими транспортерами. Связано это с тем, что при изготовлении GR Yaris требуется немало операций, производящихся вручную высококвалифицированными рабочими. Так, например, с высокой точностью собираются очень жесткие корпуса

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

www.cto.kz
www.авто-сервис.kz
www.corghl.kz



УНИКАЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ ДЛЯ С

Немецкая компания Novitec, занимающаяся совершенствованием спортивных автомобилей, поработала с McLaren 720S Spider. Появившийся в результате суперродстер N-Largo может похвастаться не только выдающейся внешностью, но и незаурядными способностями.

Тюнингованный двигатель с дополнительным блоком управления N-Tropic развивает мощность до 806 лошадиных сил. Электронный модуль оптимизирует впрыск, зажигание и давление наддува. Это позволяет автомобилю разогнаться до сотни за 2,7 секунды. Максимум скорости составляет 346 километров в час. Таких машин в тюнинг-ателье выпускают только 15 экземпляров.

Эффектная широкофюзеляжная версия Novitec благодаря карбоновому обвесу стала шире оригинала спереди на 6 см, а сзади – на 13 сантиметров. Автомобиль занижен примерно на 3,5 см с помощью спортивных пружин. Клиновидный профиль инженеры и дизайнеры подчеркнули установкой колес различной размерности на вогнутых кованых дисках MC2 с центральным замком и семью двойными спицами, созданных в сотрудничестве с американской компанией Vossen. Спереди мы

видим 20-дюймовые, сзади 21-дюймовые колеса с шинами Pirelli P Zero. Колесные диски доступны с матовой или полированной поверхностью, они могут изготавливаться в разных цветах.

Стабильность управления на высоких скоростях спорткару обеспечивает выдающееся лезвие переднего спойлера. Боковые компоненты кузова N-LARGO создают переход от широких передних крыльев и направляют поток воздуха через интегрированные воздухозаборники к тормозным дискам и суппортам задних колес. Воздухозаборники, расположенные за дверями автомобиля, снабжают моторный отсек воздухом для «дыхания» и охлаждения двигателя.

Помимо прочего, дизайнеры тюнинг-ателье предложили свою версию крышки багажника, изменили колпаки внешних зеркал, переделали крепление заднего антикрыла и поработали с некоторыми другими деталями. Эта версия машины, в работе над

дизайном которой принял участие Витторио Штросек, успешно прошла испытания в аэродинамической трубе.

Конечно же, высокий уровень производительности автомобиля подразумевает и высокоэффективную жаропрочную и легкую выхлопную систему Novitec Race, изготовленную с использованием нержавеющей стали и никель-хромового сплава Inconel. С такой выхлопной системой звук работающего автомобиля становится еще более глубоким, выразительным и впечатляющим. Кстати говоря, в Novitec ее готовы установить на любой 720S Spider с настройкой мотора или без нее. В любом случае это уменьшит противодействие выхлопных газов и тем самым сделает работу двигателя более продуктивной. Линейка дополнений Novitec для McLaren 720S Spider также включает в себя более легкие и эффективные спортивные катализаторы.

В интерьере дизайнеры предлагают



СУПЕРКАРА

владельцам 720S Spider индивидуальные, близкие им настройки, практически бесконечную палитру оттенков оформления и такие материалы, как натуральная кожа и алькантара.

Использование всех возможностей тюнинг-ателье, конечно, подразумевает наличие у заказчика солидных финансовых возможностей, но и автомобиль в результате можно получить уникальный. ■





RENAULT ARKANA

КУПЕ-КРОССОВЕР С УРАВНОВЕШЕННЫМ ХАРАКТЕРОМ

Впервые Renault Arkana мне довелось увидеть в Москве на ММАС-2018. Тогда многие посетители автосалона отметили яркий дизайн экстерьера этого автомобиля, а вот интерьер машины был тогда еще скрыт. В следующем году там же, в столице России, нам показали Arkana полностью, но в статике. И вот наконец в канун наступления 2020 года довелось опробовать новинку в движении.

На тесты мы получили этот пятиместный купе-кроссовер в комплектации Edition One с рядным 4-цилиндровым турбированным двигателем объемом 1,3, мощностью 150 л. с. и с вариатором CVT X-Tronic.

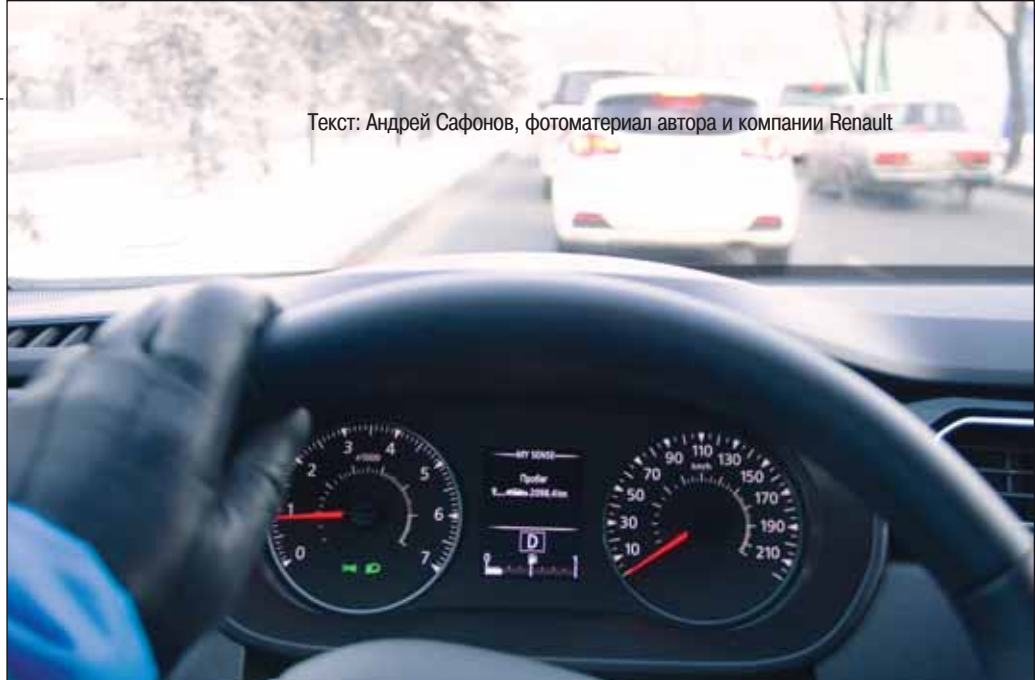
Дизайн модели разрабатывался во Франции, под руководством Лоренса ван ден Акера, и работа эта, судя по многочисленным положительным отзывам об Arkana, удалась. В ходе теста я неоднократно убеждался в том,

что автомобиль вызывает интерес. Паркуясь в людных местах, непременно приходилось давать «блицинтервью», рассказывая о том «как прёт» и «сколько жрёт».

Прежде всего, для понимания природы этой новинки, стоит напомнить, что создавалась она на той же платформе B0, что и Duster с Captur. Однако при этом конструкторы внесли в нее немало изменений. Таким образом, специалистам московского завода Renault, где производится Arkana, была обеспечена унификация, а конечному потребителю был пред-



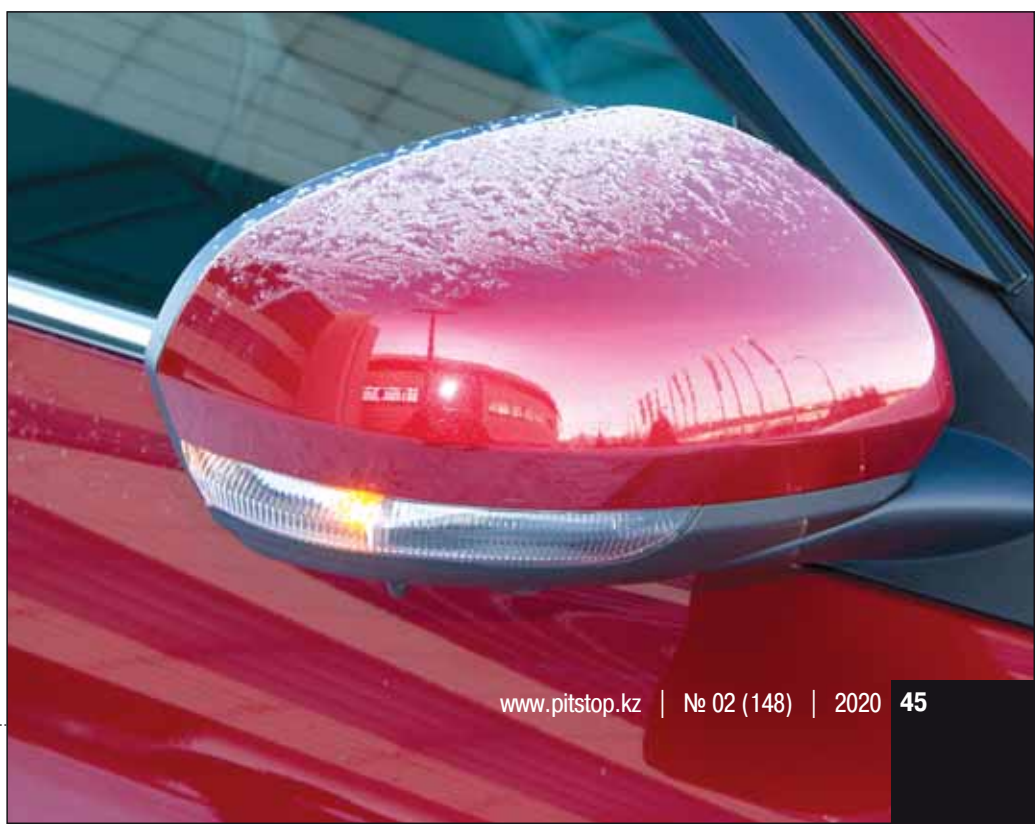
Текст: Андрей Сафонов, фотоматериал автора и компании Renault



ставлен новый автомобиль. Ход разумный, оправданный и взаимовыгодный.

Второй немаловажный момент – модель создавалась именно по запросу российских автопроизводителей, планировавших реализовывать Renault Arkana не только на внутреннем рынке, но и за рубежом. Ввиду этого модель получила ряд характеристик, не свойственных соплатформенникам. В частности, прислушавшись к запросам «реноводов», инженеры усилили энергоёмкость подвески. То есть от плавности хода Arkana конструкторы сместили акцент в угоду более острой управляемости.

Выбор режима движения из трех предлагаемых – My Sense, Sport и Eco – несколько меняет усилие на рулевом колесе, отклик на педали газа и алгоритм действий CVT X-Tronic. В целом переход по режимам не сильно меняет характер автомобиля, он не





становится взрывным спортивным или слишком уж «овощным», все в разумных рамках.

При моем росте 176 сантиметров на водительском сиденье мне удалось быстро найти комфортное положение. Рулевое колесо в Arkana настраивается по вылету и высоте, фиксированные

ходы сиденья выставляются механически.

Тронувшись в путь, я сразу заметил абсолютную бесполезность в салоне зеркала заднего вида. О нем в этом купе-кроссовере можно забыть, все равно через затонированную амбразуру сильно наклоненного

стекла задней двери ничего не разглядеть. Не очень удачным мне показалось и решение дизайнеров разместить над перчаточным ящиком широкую полосу лакированного пластика. На ходу в нем отражаются машины, деревья, заборы. В результате справа вы периферийным зрением все время видите какое-то мелькание.

Массивное сочленение крупных внешних зеркал и широких передних стоек с уголком в основании тоже скрадывает обзор. Это особенно критично, когда сбоку по пешеходному переходу неспешно двигаются согбенные старушки или переходят улицы малыши.

На наружных ручках передних дверей можно заметить кнопки, хотя открывался тестовый автомобиль автоматически, когда я с ключ-картой в кармане подходил к нему на расстояние 2–3 метра. Закрываются они также автоматически, когда владелец ключ-карты отдалается. А вот окна можно открыть или закрыть только при запущенном двигателе.

К габаритам автомобиля приспосабливаешься быстро. Этому содействуют и довольно высокая посадка водителя, и крупные внешние зеркала. При парковке задним ходом здорово выручала проекция с камеры. Вид с нее нельзя назвать исключительно



четким, но все хорошо видно даже ночью. На рулевое колесо вынесено управление круиз-контролем. Справа под рулем лепесток с регулировками звука.

Эргономика салона нареканий не вызвала, все здесь под рукой, удобно. Центральная консоль с экраном мультимедиа и удобный блок управления климатом развернуты к водителю. В темное время суток приборы и вспомогательное оборудование читаются и распознаются легко. Правда, сенсорная панель в остывшем за ночь автомобиле откликается на касание не сразу. Подогрев сидений – как спереди, так и сзади – конечно, способствует комфорту, как и подогрев руля.

За ночь студеной иней ложился узором на алый металл и стекла Renault Arkana. Обдув быстро справлялся со снегом и наледью, хотя и шумом его работа сопровождалась немалым. Сочетать «разморозку» салона с прослушиванием музыки или радио было затруднительно. А вот на ходу, когда обдув работает на минимуме, Arkana не досаждаст посторонними шумами, даже на высоких скоростях здесь не слышны ни двигатель, ни ветер и асфальт. Колесные арки автомобиля неплохо защищены от механических повреждений. Очень здорово, что двери закрывают собой пороги.

Вариатор автомобиля имитирует переключение по ступеням, что острее всего чувствуется, если стартовать с полностью выжатой педалью газа. Но по-настоящему динамичного разгона все равно не получится, и при выполнении обгона водитель должен иметь впереди солидный запас свободного полотна дороги. Зато такая «плавность» вариатора позволяет избегать пробуксовок.

На широкой площадке, где рядом не было препятствий, я попробовал пустить автомобиль в занос по заснеженному льду, но электроника машины мгновенно разгадала мой коварный замысел и, деловито похрустев АБС,

не дала потерять траекторию движения. Барабанные механизмы задних тормозов вполне вписались в работу высокоскоростной антиблокировки, управляемой ESP Bosch девятого поколения.

В повороты автомобиль заходит уверенно, с небольшими кренами. И тут оказываются кстати подлокотники, не дающие локтям проваливаться в пустоту. Спереди центральный подлокотник предусмотрен в базовой комплектации, сзади он появляется за доплату. На тыльной стороне центрального подлокотника расположены кнопки подогрева задних сидений.



ТЕСТ-ДРАЙВ

ОБЗОРЫ И СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ, ПРЕЗЕНТАЦИИ И ПРЕСС-ТУРЫ



Несмотря на то что Renault Arkana имеет самую длинную в сегменте колесную базу, пространства для пассажиров сзади немного. Людям среднего роста здесь тесно не будет, а вот высоким придется ставить ноги наискосок, чтобы не упереться коленями в спины впереди сидящих.

Объем багажника в той версии автомобиля, которую нам дали на тест, составляет 409 литров (под шторку), в переднеприводном вари-

анте он больше почти на сотню литров. Под фальшполом располагается полноценное запасное колесо. Укладывать багаж в Arkana через заднюю дверь очень легко: не нужно нагибаться и тянуться, вся плоскость перед глазами. Для закрытия задней двери предусмотрена ручка, которую удобно тянуть вниз.

Не могу промолчать и о том, как неудобно я себя чувствовал в автомобиле красного цвета. Это словно

ездить в пудренице или в лабутене. С другой стороны, понимаю и то, что кроссовер с объемом двигателя 1,3 литра адресован скорее девушкам. Мужчин же больше заинтересуют полноприводные версии с мотором 1,6, которые предлагаются как с вариатором, так и на 5-ступенчатой механике. Выбор окраски кузова включает 7 оттенков.

Резюмируя впечатления от теста, могу сказать, что при всех очевидных достоинствах и неизбежных недостатках Renault Arkana обладает очень выверенным балансом потребительских качеств. Этот красивый автомобиль с дорожным просветом 20,5 сантиметром, с 17-дюймовыми колесами, полностью светодиодным освещением, стальной защитой картера, полагающимися в базовой комплектации, наверняка заслужит внимание потенциальных приобретателей. Цена на Renault Arkana в комплектации Life (1,6 4x2 МКП-5) стартует от 6 800 000 тенге. Наиболее дорогие версии Style и Edition One, думается, будут продаваться хуже, так как конкурировать в цене им придется уже с серьезными игроками. ■



Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №12-2019-01-2020

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

Остов для холста		Стелное войско		Актриса ... Зельвегер		Разновидность сливы		Детское "авто"
Преобразователь (техн.)		Сын бога Вулкана		Деньги Саудовской Аравии				
								Финал кириллицы
	Все снасти судна		Великая река Сибири	Поперечная балка корабля				
	Последнее слово в фильме							Режиссёр фильма "Морозко"
	Морская рыба	Ночное светило		... Крофт				
						Боксёр Леннокс ...		Шарф из перьев
	Определённость		Музыкальное произведение		Войско, падающее с неба			
								Кора липы
	Узбекская "бабушка"				Период развития Земли			
	Водная трава	Единица массы						Торфяное болото
					Строительное управление			

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!

automechanika

ASTANA

licensed by
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

Ведущая выставка запасных частей, автокомпонентов, оборудования и товаров для технического обслуживания автомобилей в Казахстане и Центральной Азии

15-17 апреля 2020

Международный Выставочный Центр «Экспо»,
г. Нур-Султан, Казахстан

- Более 130 компаний из 16 стран
- Национальные павильоны Германии и Китая
- Более 15 бизнес-мероприятий
- Площадь выставки более 6 250 м²
- В одно время и на одной площадке с выставкой коммерческого транспорта Futuroad Expo Astana (www.futuroad.kz)



забронируйте стенд

WWW.AUTOMECHANIKA.KZ

Организатор:

Со-организатор:

При поддержке:



AEXKS

