

+ СКАНВОРА

НОВОСТИ | КОНЦЕПТЫ | РЕКОМЕНДАЦИИ | ТЮНИНГ | АВТОСПОРТ

КАЗАХСТАН

pitstop

www.pitstop.kz

2(89) 2015

2



г. Алматы,
15 февраля 2015г.

СПИДВЕЙ НА МЕДЕУ

КОМПОНОВКА ДВС
ПОД КАПОТОМ

NISSAN PATHFINDER
ТЕСТ

BMW 1 SERIES
МИНИАТЮРА

NOKIAN HKPL R2 SUV
ТЕСТ

HONDA CR-V 2015
ШОУРУМ

ВЫБИРАЕМ GPS
АВТОДРОМ



СОБРАН В КАЗАХСТАНЕ

KIA SORENTO 2015

© Фото: Александр Кудряков, Ю. © 2014

ISSN 2224-8505

9 177 222 218 50009 1

0 0 2 1 5

РАБОТА ПРИ ЛЮБОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ



Компания ТОО «Phaeton DC», официальный дистрибьютор антифриза «TETA» в Республике Казахстан и на территории Средней Азии. Тел.: +7 (727) 3560-560

РЕКЛАМА И ПОЛИГРАФИЯ

ADVERTISING & EMBROIDERY PROMOTION
nouvelle

ОФСЕТНАЯ ПЕЧАТЬ
Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и многое другое.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ
Печать на оракале, виниле фотобумаге, оконной сетке, баннере. Изготовление наклеек и вывесок.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ШЕВРОНОВ

Тел.: +7(727) 296-98-09
260-85-27
E-mail: info@nouvelle.kz



www.nouvelle.kz

Горячая
страсть

Холодный
расчет



www.dav.kz

MOTUL – каждому свой!
МОТОРНОЕ МАСЛО ПРЕМИУМ-КЛАССА



www.motul.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: (727) 294-28-65, 294-22-78, 294-23-80 E-mail: info@dav.kz

Журнал «Pitstop» № 2 (89) 2015
Издается с Октября 2007г.

Собственник и издатель:
– ТОО «Нувэль Казахстан» (www.nouvelle.kz)

Журнал зарегистрирован в Министерстве культуры и информации РК. Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008г.

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

Рекламный отдел: (Алеся Пегусова) Г. Алматы, ул. Попова 19, оф. 304, тел.: +7 (727) 2969 809, E-mail: info@pitstop.kz

Отдел распространения:
+7 727 271-54-33 (Николай Савостин)
Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

Авторы номера: Алмаз Амандосов, Артем Киселев, Сергей Камнев, Дмитрий Саблин, Серик Туленов, Эдуард Кричевский, Михаил Логинов, Татьяна Дружинина.

Рекламные материалы, отмеченные словом «**Реклама**», и статьи с пометкой **PR** публикуются на платной основе.

Отпечатано: Типография Pride Print: РК, г. Алматы, ул. Мирзояна, 13-15, тел. (727) 378-7747.
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 ©2015

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



6-9

KIA SORENTO:

2015 год начался для казахстанского автопрома с важного события: на заводе «Азия Авто» в Усть-Каменогорске стартовала сборка третьего поколения кроссовера Kia Sorento. Не откладывая дело в долгий ящик, журнал «Pitstop» спешит познакомить своих читателей с этим автомобилем.



10-12

КАКОЙ НАВИГАТОР ВЫБРАТЬ?

Несмотря на то, что навигационные технологии уже прочно вошли в наш обиход, до сих пор у потребителей возникает множество вопросов о разнице между автомобильными и носимыми навигационными приборами. Разбираемся в этом вопросе вместе со специалистами компании «Бассар-Электроникс».



14-17

HONDA CR-V:

Смелые и кардинальные перемены обычно происходят с автомобилями только тогда, когда они перешагивают из одного поколения в другое. Никто не ожидает, что в рамках той же генерации модели производитель может предложить нечто большее, чем банальную «пластическую операцию».



22-25

BMW 1 SERIES:

Фотошпионы несколько лет ловили в объективы своих камер закамуфлированный хэтчбек BMW первой серии. И пусть сразу было понятно, что немцы готовят вовсе не новое поколение, а лишь рестайлинг, интерес к модели не уменьшался. И вот, наконец, нам стали известны все подробности о новой «копейке».



32-35

NISSAN PATHFINDER:

За последние несколько лет модельный ряд компании Nissan значительно преобразился. Четвертое по счету поколение Pathfinder, пожалуй, последняя в этом семействе модель, кардинально поменявшая внешность и содержание. Что это означает для покупателя? Давайте разбираться вместе.



36-38

50-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СПИДВЕЮ

Впервые после 23-летнего перерыва спидвей возвращается в Казахстан. 14 – 15 февраля 2015 года высокогорный каток «Медве» встречал мотогонки на ледяном треке на специально подготовленных мотоциклах с шипами.

Знакомьтесь – наш новый сайт!

Казахстанские автомобильные новости

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

Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах, акциях дилеров.

Свежие номера журнала

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

Фото и Видео архивы

Фотографии и видео с автомобильных мероприятий, автошоу, тюнинг-пати.

Автокаталог

Информация о компаниях Казахстана и официальных дистрибьюторах,

ЧИТАЙ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ

www.pitstop.kz



Концерн BMW официально представил удлиненную версию модели 2-Series, которая получила название Gran Tourer. От своего собрата Active Tourer, презентованного полгода назад, новинка отличается в основном размерами и дизайном задней части кузова. Разумеется, главной фишкой новой «двойки» стало наличие третьего ряда сидений.

Габаритные размеры автомобиля составляют 4556 мм в длину (что на 214 мм больше, чем у модели Active Tourer); 1800 мм в ширину и 1608 мм в высоту (+53 мм). Колесная база увеличилась на 110 мм и теперь равна 2780 мм.

У нового пятиместного компактна объем багажного отсека составляет 645 л или 1905 л при сложенных спинках задних кресел, а у семиместной версии (третий ряд кресел является опцией) – 560 л или 1820 л при сложенных спинках кресел, которые, кстати, складываются вровень с полом.

Новая «двойка» построена на той же революционной для BMW переднеприводной платформе, что и Active Tourer. Спереди Gran Tourer получил стойки конструкции McPherson, сзади – многорычажку.

В качестве силового агрегата будут доступны пять моторов: два бензиновых и три дизельных. Бензиновые представлены 1,5-литровым двигателем мощностью 136 л.с. и 2-литровым 4-цилиндровым мотором мощностью 192 л.с.

Мировая премьера новинки пройдет в рамках Женевского автосалона весной, а ее продажи стартуют нынешним летом.

BMW 2-Series стал семиместным



Новый Mercedes Vito 4x4



Компания Mercedes-Benz представила полноприводную версию грузопассажирского Vito и объявила о старте продаж новинки. Одновременно с презентацией были раскрыты и технические подробности нового Vito 4x4.

Vito 4x4 базируется на заднеприводной модификации своего предшественника, но трансмиссия получила кардинальную переработку. В полноприводном режиме крутящий момент распределяется по форме 45:55 в пользу заднего привода. В случае проскальзывания одного из колес система 4ETS (Electronic Traction System) способна перераспределять крутящий момент и притормаживать каждое колесо в отдельности.

В качестве силового агрегата доступен пока только один мотор – 2-литровый «дизель» мощностью 190 л. с., работающий в паре с 7-ступенчатым автоматом 7G-Tronic Plus. Позже гамму двигателей пополнят моторы мощностью 136 и 163 л. с.

В Германии полноприводный Vito предлагается по цене от 36 120 евро. При этом разработчики особо отметили его экономичность: 6,4 л солярия на 100 км пути.

Великобритания дала зеленый свет беспилотным машинам

Правительство Великобритании приняло поправки в закон, который со следующего года разрешает допуск беспилотного автотранспорта к дорогам общего пользования. Руководство страны надеется, что таким образом Великобритания сможет стать одним из мировых лидеров в

области использования технологий машин-роботов. К тому же, как предполагают специалисты, беспилотники снизят число аварий, около 90% которых связаны с человеческим фактором, и значительно облегчат вождение в пробках. Власти уже готовят к принятию ряд норм, регламентирующих



гражданско-правовую ответственность для категории автономных автомобилей при авариях и прохождении техосмотра. Впрочем, первое время тестирование будет проходить исключительно в присутствии человека за

рулем автомобиля, который при необходимости сможет взять управление на себя. По прогнозам британского правительства, мировая индустрия беспилотных автомобилей достигнет к 2025 году оборота в 900 млрд фунтов стерлингов.

Германский автопроизводитель явил миру новую модификацию суперкара Cayman, который получил в название приставку GT4.

Облик новинки значительно отличает ее от «собратьев» по модельному ряду. Три больших воздухозаборника в передней части кузова обеспечивают двигателю эффективное охлаждение и добавляют нотки агрессии в экстерьер. Усиливает ощущение спортивности и мощная корма — характерный признак автомобилей класса GT. Из других спортивных «фенечек» можно отметить заднее антикрыло, закрепленное «вжесткую» на кузове.

Внутри автомобиль отделан натуральной кожей, сочетающейся с алькантарой и вставками из анодированного алюминия. Спортивные кресла с развитой боковой поддержкой также обшиты кожей и алькантарой с контрастирующей внешней обстрочкой.

Под капотом болида — оппозитная «шестерка» объемом 3,8 л мощностью 385 л.с. (при 420 Нм крутящего момента). В паре с ним работает 6-ступенчатая механическая трансмиссия. Полученная от донора подвеска у новинки занижена на 30 мм. Тормозную же систему GT4 унаследовал от Porsche 911 GT3.

Вторую «сотню» Cayman GT4 разменивает за 4,4 секунды. Максимальная скорость ограничена электроникой на отметке 295 км/ч. Средний расход топлива в смешанном режиме составляет 10,3 л/100 км.



Porsche Cayman GT4



Renault Kadjar

Французы раскрыли внешность нового кроссовера Renault Kadjar, который является соплатформенником Nissan Qashqai – законодателя класса кроссоверов.

Габаритные размеры француза несколько превосходят показатели японского кроссовера и составляют 4450 мм в длину, 1840 мм в ширину и 1600 мм в высоту. По клиренсу Kadjar уступает Qashqai на 20 мм и составляет 190 мм. Объем багажного отделения - 472 л.

Как предполагается, для Kadjar будут доступны два

бензиновых турбомотора объемом 1,2 и 1,6 л, а также дизельные двигатели, которые по понятным причинам до Казахстана не дойдут. В качестве моно- и полноприводной трансмиссии покупателям предложат как механическую и автоматическую коробки передач, так и фирменный бесступенчатый вариатор, знакомый по модельному ряду автомобилей Nissan.

Не менее интересные решения есть и в салоне автомобиля. Приборная панель Kadjar получила обтекаемые



мягкие формы и 7-дюймовый дисплей, мультимедийной системы R-Link второго поколения. В списке опций значатся: камера заднего вида, панорамная крыша, светодиодная оптика, система

автоматического торможения и автопарковщик.

Первый показ предсерийного образца намечен на Женевский автосалон этого года, а старт продаж – на лето 2016 года.

АВТОМАЛЯР

Реклама



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий



краски, лаки, миксы, грунты, шпатлевки, абразивы, полироли, растворители, инструмент, мастики, мовили, преобразователи ржавчины

г. Алматы, ул. Папанина 2А уг. пр. Рыскулова. Тел: +7 (727) 232 82 53, моб.: +7 777 225 28 13, e-mail: info@avtomalyar.kz

www.avtomalyar.kz

Aleks studio

Реклама



При обращении к нам, вам гарантирован профессиональный подход и компетентность сотрудников, опыт работы которых в данной сфере – более 10 лет. При этом вы сами сможете выбрать материал, расцветку и модель чехлов, которые вам подходят, из огромного количества предложенных вариантов. Мы можем придать салону вашего автомобиля оригинальный облик. Вы будете им гордиться!

▶ Качественные автомобильные чехлы с установкой

▶ Профессиональная перетяжка спортивных сидений

▶ Разработка эксклюзивного дизайна салона

▶ Частичная замена протертых деталей

▶ Реставрация поролоновой основы

▶ Обтяжка рулей, ручек КПП, стоек, полок, потолков, дверей, вставок, козырьков, подлокотников, консолей

▶ Обтяжка сидений мотоциклов, яхт, другой техники

▶ Эксклюзивная вышивка рисунков и логотипов

▶ Аква печать, 3D декорирование (изменение внешнего вида пластиковых деталей в салоне автомобиля – дерево, карбон, драгоценные камни и материалы)

+7 701 317 80 60, E-mail: Aleks_studio@mail.ru

LADA Largus Cross



В странах СНГ стартовали продажи универсала LADA Largus Cross. Автомобиль представлен в 5- и 7-местных вариантах комплектации.

Под капотом новинки устанавливается 1,6-литровый бензиновый мотор мощностью 105 л. с. Двигатель работает совместно с пятиступенчатой механической коробкой передач. Для лучшей проходимости дорожный просвет универсала увеличен на 25 мм. Также LADA Largus Cross отличается внешним дизайном, в котором угадываются характерные для кроссоверов черты.

Из практических решений можно отметить защитные пластиковые накладки на переднем и заднем бамперах, арках колес и порогах,

неокрашенные бамперы и черные рамки дверей.

Комплектация предусмотрена пока только одна – люксовая. В нее входят легкосплавные диски диаметром 16 дюймов, противотуманные фары, бортовой компьютер, кондиционер, обогрев передних кресел и гидросилитель руля.

Отметим, что ранее производство новой модификации Largus переносилось в связи с претензиями автопроизводителя к качеству поставляемых деталей. Видимо, эти проблемы были благополучно разрешены.

Стоить новинка ориентировочно будет от 9000\$.

2015



ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС

**МЫ ВЫБИРАЕМ ЛУЧШИЙ
АВТОСЕРВИС г. АЛМАТЫ!**

**ТВОЙ ГОЛОС МОЖЕТ
СТАТЬ РЕШАЮЩИМ!**



«ЛУЧШЕЕ СТО»



«ЛУЧШИЙ АВТОМАГАЗИН»



«ЛУЧШИЙ ПЗМ»



«ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ СЕРВИС»



«ЛУЧШИЙ СЕРВИС АВТОДИЛЕРА»



«ЛУЧШАЯ АВТОМОЙКА»



«ЛУЧШЕЕ АВТОАТЕЛЬЕ»



«ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ БРЕНД В КАЗАХСТАНЕ»



«ЛУЧШЕЕ МОТОРНОЕ МАСЛО»



«ЛУЧШИЙ АККУМУЛЯТОР»



«ЛУЧШАЯ АВТОХИМИЯ»

К УЧАСТИЮ В КОНКУРСЕ ПРИГЛАШАЮТСЯ:

СТО, АВТОМАГАЗИНЫ, АТЕЛЬЕ, ПЗМ И ШИНОМОНТАЖНЫЕ МАСТЕРСКИЕ,
ДИЛЛЕРСКИЕ ЦЕНТРЫ, ДИСТРИБЬЮТОРЫ МОТОРНЫХ МАСЕЛ И ШИН.

Прием заявок на участие осуществляется по телефонам +7 (727) 271 54 33,
296 98 09, 260 85 27 или по e-mail: info@pitstop.kz

**Голосование стартует на
сайте www.pitstop.kz с 20.03.2015**



2015 год начался для казахстанского автопрома с важного события: на заводе «Азия Авто» в Усть-Каменогорске стартовала сборка третьего поколения кроссовера Kia Sorento. Не откладывая дело в долгий ящик, журнал «Pitstop» спешит познакомить своих читателей с этим автомобилем.



К НОВЫМ ВЕРШИНАМ KIA SORENTO

Над внешностью Sorento трудилось сразу несколько групп дизайнеров. Руководило процессом главный дизайнер Kia в Хвасоне, а помогли ему коллеги из немецкого Франкфурта и американского Ирвина. В результате получился весьма солидный автомобиль, с тщательно продуманными формами, которые должны понравиться и корейцам, и европейцам, и даже американцам.

Экстерьерных изменений у Sorento, конечно, много, пусть даже он сохранил узнаваемость. Но еще больше перемен в интерьере кроссовера. Он, кстати, может быть как 5-местным, так и 7-местным, а в его отделке использовано больше мягкого пластика. Кроме того, в оформлении появились вставки «под серебро», изменились компоновка и оформление центральной консоли и приборного щитка.

Много усилий корейцы приложили, чтобы салон Kia Sorento стал просторным. Для начала нужно сказать, что длина



автомобиля выросла на 95 мм (до 4780 мм); колесная база прибавила 80 мм, вытянувшись до 2780 мм, а высота кузова, напротив, уменьшилась на 15 мм — до 1685 мм. Однако, несмотря на

сократившееся расстояние от пола до потолка, пассажиры не должны ощутить дискомфорт, поскольку сиденья в третьем поколении Sorento установлены ниже, а подушки расположены под иным углом.



ENTO

К НОВЫМ ВЕРШИНАМ KIA SORENTO



Экстерьерных изменений у Sorento, конечно, много, пусть даже он сохранил узнаваемость. Но еще больше перемен в интерьере кроссовера.



Ну а увеличение колесной базы вполне логично дало дополнительное пространство для ног и положительно сказалось на объеме багажного отсека. В арсенале новичка 605 л против 515 л у предыдущего поколения — в пятиместном исполнении, естественно.

Еще один шаг в сторону упрощения жизни владельцев Sorento компания Kia сделала, предложив интеллектуальную систему электропривода пятой двери. Зафиксировав ключ-транспондер в непосредственной близости от багажника, дверь автоматически откроется. Раньше такая опция предлагалась на автомобилях более высокого класса, но сейчас доступна и в среднем ценовом сегменте.

Кроссовер, к слову, предлагается в пяти вариантах оснащения, но каждый по умолчанию укомплектован двухзонным климат-контролем с ионизацией воздуха. В списке опций — адаптивные фары, мониторинг «слепых» зон, адаптивный круиз-контроль, четыре камеры кругового

обзора, система слежения за полосой движения, распознавание дорожных знаков, подогрев первого и второго рядов сидений, подогрев руля, панорамная крыша из армированного углеродным волокном пластика, люк с электроприводом и многое другое. Палитра цветов окраски кузова включает в себя платиновый графит, черный, ряд серебристых и коричневых (бронзовых) оттенков.

А теперь о технической составляющей. Kia Sorento третьей генерации построен на модернизированной платформе своего предшественника. Схематика подвесок осталась прежней: McPherson — спереди, многорычажка — сзади. Однако инженеры переработали едва ли не каждую деталь. Сзади, например, изменилось крепление подрамника и расположение амортизаторов: теперь они установлены вертикально позади линии задней оси. Кроме того, для повышения акустического комфорта корейцы использовали утолщенные

Текст: Артем Киселев
Фотоматериал производителя

ШОУРУМ



шумоизолирующие маты в моторном щите и трансмиссионном тоннеле, увеличили размер опор двигателя и трансмиссии, что в совокупности повлияло на снижение уровня вибраций силового агрегата и примерно на 3 – 6 % снизило уровень шума в салоне.

Но это еще не все. Sorento получил новый электроусилитель руля, который перебрался с рулевой колонки на рулевую рейку, что, по идее, должно повысить точность отклика на действия водителя.

Определенная работа была проведена и в области аэродинамики, эффективность которой удалось повысить с 0,34 до 0,33. Это немного, но если принимать во внимание тот факт, что кузов кроссовера стал легче и жестче на кручение, благодаря использованию сверхвысокопрочных сталей, сформированных методом горячей штамповки, то даже такого маленького улучшения может оказаться достаточно, чтобы, например, снизить расход топлива.

Моторная гамма Kia Sorento в Казахстане включает в себя 2,4-литровую «четверку» со 170 л. с. мощности и 224 Нм крутящего момента, а также 3,3-литровый V6, выдающий 266 «лошадок» и 314 Нм. Оба мотора соответствуют экологическому стандарту «Евро-4», но если более мощный двигатель работает в паре только с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач, то 2,4-литровый может агрегатироваться еще и с 6-ступенчатой «механикой».

Естественно, от двигателя зависят и динамические характеристики Sorento. С места до 100 км/ч, благодаря V6, он разгоняется за 8,2 секунды, а с «четверкой» – за 11 – 11,5 секунд. Средний расход топлива при этом колеблется в пределах 9,5 – 10,5 л.

И напоследок о ценах. Базовый Kia Sorento стоит 5 230 000 тенге. Самая дорогая версия обойдется в 7 758 000 тенге.

Много это или мало – рассудят кошельки автолюбителей. ■

www.pitstop.kz

№47
ДИСКОНТ


Лидер
заказ такси

МНОГОКАНАЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН

3550-550/3-77777-3

СМС ЗАКАЗ

8-777-3550-550

ЗАКАЗ ТАКСИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

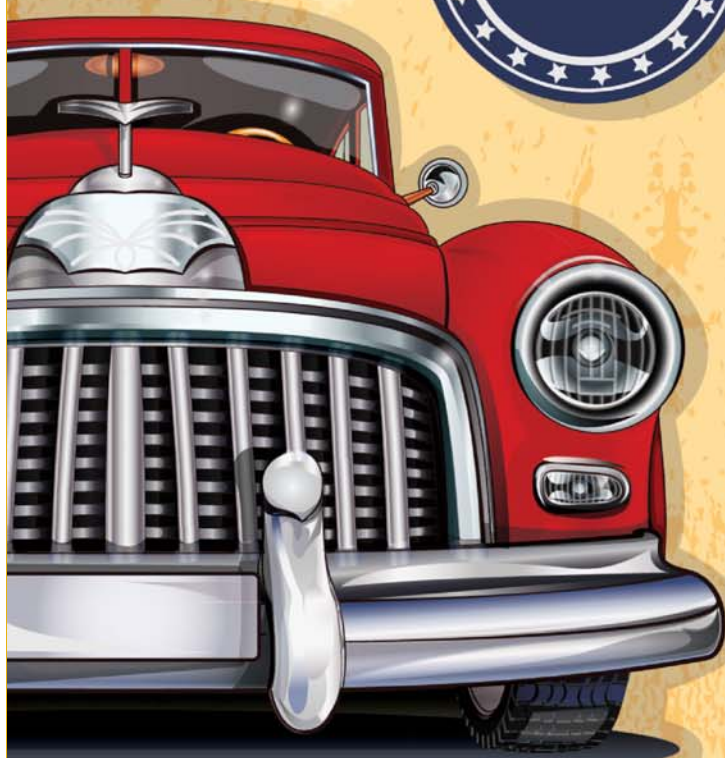
WWW.RUTAXI.RU

КОРОТКИЙ НОМЕР

4312*

СКИДКА

ЗАКАЖИ ТАКСИ
НАЗОВИ НОМЕР ДИСКОНТА
ПОЛУЧИ СКИДКУ 20%



**БЫСТРО!
КОМФОРТНО!
БЕЗОПАСНО!**

*1 мин. 40 тг.

КАКО НАВИ ВЫБРА

Действительно, зачем приобретать дорогой прибор с гораздо меньшими, как может показаться, функциональными возможностями, когда у автомобильных навигаторов, которые продаются на каждом шагу по цене от 7 тысяч тенге, на первый взгляд, есть масса преимуществ: и размер дисплея, который может сравниться с небольшим телевизором, и возможность использовать прибор в качестве проигрывателя мультимедийных файлов (в его арсенале – видео, музыка, электронные книги и т. п.), и весьма низкая цена.

Давайте рассмотрим это вопрос детально

В первую очередь необходимо разобраться, для чего вы приобретаете навигатор. Для того чтобы кататься по городским дорогам и задавать маршрут от дома до работы (вы же никогда не ездил по этому маршруту)? А может, для того чтобы ходить в горы, ездить на охоту или на рыбалку?

Немаловажным для нас представляется и вопрос о качестве приобретаемого оборудования. Ведь, покупая дешевый прибор, который стоит раз в десять меньше одного достойного, качественного, никто не задумывается, что отказать такое оборудование может в самый ответственный момент. А гарантию на прибор, собранный «на коленках» умельцами из Поднебесной, вам никто не даст, более того, вы можете даже не найти во второй раз продавца прибора на том же месте.

Если вы хотите ездить по дорогам общего пользования, работаете

Несмотря на то что навигационные технологии уже прочно вошли в наш обиход, до сих пор у потребителей возникает множество вопросов о разнице между автомобильными и носимыми навигационными приборами.

www.pitstop.kz

И НАВИГАТОР РАБОТАТЬ?

Материал подготовлен специалистами компании
ТОО «Бассар Электроникс» www.gps.kz



таксистом или курьером по доставке грузов или корреспонденции, не выезжаете на природу, то вам, безусловно, подойдет автомобильный навигатор. Имея внушительный (по сравнению с носимыми моделями) размер дисплея, удобный сенсорный экран с понятным интерфейсом и простым меню, эти приборы отлично служат в автомобилях. Их голосовые подсказки и информация о пробках (на некоторых устройствах) серьезно облегчают процесс вождения.

С другой стороны, автомобильные навигаторы обладают рядом существенных недостатков, которые проявятся в процессе эксплуатации прибора вне транспортного средства. Экран большого размера потребляет много энергии, поэтому, отключив прибор от сети питания автомобиля, вы не сможете получить информацию о своем местоположении уже через пару часов, когда закончится заряд аккумулятора. Если вы уроните прибор в воду или грязь или просто будете использовать навигатор во время дождя или снега, то влага или пыль, попавшие в навигатор, выведут его из строя окончательно. А за ремонт, если кто-то и возьмется его отремонтировать, придется заплатить круглую сумму. Ведь в таком приборе есть всего две детали — центральное плато и сам экран, которые меняются целиком и стоят по отдельности столько, сколько один новый прибор. Также автомобильный навигатор абсолютно не приспособлен к работе при минусовых температурах. В таких

ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

Виз
АВТОАТЕЛЬЕ

ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

Чехлы, чехлы-накидки, тенты, полы, подушки, подлокотники. Перетяжка салона: потолка, дверей, сидений.

ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

Чехлы на мебель, подушки, валики, пуфы, покрывала, накидки.



г. Алматы, ул. Сатпаева 20а,
ул. Сейфуллина,
тел.: (727) 292 60 81,
тел./факс: (727) 292 63 42,
E-mail: info@autoviz.kz

www.autoviz.kz



условиях он будет постоянно зависать, дисплей потускнеет, перестанет отвечать на касания пальцев и, в конце концов, просто отключится. И самое важное — автомобильный навигатор не сможет сохранить (а некоторые приборы не смогут и записать) путь, по которому вы прошли. Это значит, что вернуться по собственным «следам», оставленным в навигаторе, вы не сможете, тем более, не сможете найти «тот самый проезд от дороги до самого лучшего места для пикника».

Всех этих сомнительных «прелестей» лишены носимые приборы. Да, безусловно, размер дисплея у них не очень большой, и голосовых подсказок они вам дать не смогут (только тополевые модели носимых приборов, к примеру GARMIN -Montana 600/650 и Monterra, имеют такую функцию). Но с подобными приборами вы никогда не заблудитесь, какие бы погодные и временные условия

вас не подстерегали. Срок службы источников питания (аккумуляторов или батареек, а у некоторых приборов имеется одновременно и то и другое) составляет от 8 до 25 часов непрерывной работы. На практике же, если прибор будет работать только в процессе движения, срок службы батареек гораздо больше. Такие приборы всегда запишут за вами пройденный путь, куда бы вы ни направлялись и вне зависимости от наличия в памяти прибора карты местности. Даже на море носимые приборы запишут ваш маршрут и приведут обратно в исходную точку. Это очень удобно, если на обратном пути вы идете по болоту, оврагам, лабиринтам многочисленных проездов в устьях реки или если вам нужно просто отбить какие-то конкретные контрольные точки. Более того, траекторию своего движения можно сохранить в приборе

и/или компьютере и поделиться интересным маршрутом с друзьями или коллегами.

Также носимые навигаторы не боятся влаги или пыли. Их корпус надежно защищен по классу IPX7, что гарантирует безболезненное погружение прибора в воду на глубину до 1 м на полчаса. Некоторые приборы выдерживают погружение на глубину 50 м абсолютно без последствий для работоспособности. Есть и такие, которые специально сделаны для использования на воде. Их невозможно утопить, потому что они всегда будут всплывать. Правда, надо иметь в виду, что ловить сигнал GPS (или ГЛОНАСС) на глубине свыше полуметра они уже не смогут.

Многие носимые навигаторы управляются кнопками и имеют защищенный от ударов корпус и стекло, защищающее экран. Замена корпуса в случаях, когда это необходимо, стоит недорого относительно стоимости самого прибора. Согласитесь, что это тоже является существенным плюсом в пользу носимого навигатора.

На современном этапе развития технологий и программного обеспечения носимые навигаторы стали способны отображать растровые карты (рисованные или космоснимки). В условиях, когда не существует карты той или иной местности или создание карт становится нецелесообразным (на воде, например), подобное решение помогает найти компромисс. При наличии такой опции в носимом приборе растровые карты серьезно упростят перемещение по незнакомым участкам местности.

Итак, подведем итоги. Если вы планируете ездить по асфальтированным дорогам и не выезжать за город, выбирайте автомобильный навигатор. Но если вы охотник, рыбак или просто любитель активных видов спорта и экстремального отдыха, ваш выбор должен быть направлен на приобретение носимых защищенных навигаторов.

Рекомендуем приобретать только надежные приборы, с полноценной гарантией от известного поставщика. Ведь на значительном удалении от населенных пунктов правильное ориентирование на местности является одним из гарантов безопасности. Экономить на этом, право слово, не стоит.



Astonish®

...премиуму качества!



**АВТОКОСМЕТИКА
ПРЕМИАЛЬНОГО
КАЧЕСТВА ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ**



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В КАЗАХСТАНЕ - ТОО "ЭЛЕВИТ-КАЗАХСТАН"
г. Алматы, пр. Суюнбая 66-В офис 301. Тел.: (727) 382-16-14, 382-20-62 E-mail: adm@elevit.kz

www.elevit.kz

НОВШЕСТВ МНОГО НЕ БЫВАЕТ HONDA CR-V

Смелые и кардинальные перемены обычно происходят с автомобилями только тогда, когда они перешагивают из одного поколения в другое. Никто не ожидает, что в рамках той же генерации модели производитель может предложить нечто большее, чем банальную «пластическую операцию». Но бывает и по-другому. Компания Honda доказала это, представив популярный кроссовер CR-V 2015 модельного года.



Honda CR-V – один из самых популярных кроссоверов в мире. С 1997 года, когда модель появилась на рынке, было продано более 750 000 экземпляров. Из них только в прошлом году удалось реализовать около 50000 штук.

И в самом деле, глядя на обновленный экстерьер CR-V, трудно поверить, что в кроссовере что-то кардинально изменилось. Традиционный в таких случаях рестайлинг затронул решетку радиатора, оптику, бамперы, немного зеркала, в которых появились повторители поворотов, да колесные диски. И в оформлении внутреннего убранства автомобиля тоже нет никаких революционных решений: все та же архитектура, все та же философия и все те же материалы отделки. Но что если капнуть поглубже и заглянуть под кузов?

Наиболее важными техническим новшеством CR-V 2015 модельного года можно считать появление в моторной гамме 1,6-литрового турбодизельного двигателя i-DTEC, выдающего 160 л. с. мощности и 350 Нм крутящего момента. На европейских рынках он заменит 2,2-литровый дизель и будет работать в паре с 9-ступенчатой автоматической коробкой передач. Причем даже при меньшем объеме этот двигатель более чем на треть эффективнее и потребляет всего 4,9 л топлива на 100 км пути в комбинированном цикле.

Помимо нового двигателя, под капот Honda CR-V устанавливается аналогичный 1,6-литровый дизельный агрегат, но со 120 «лошадками», а также 2-литровый бензиновый мотор, выдающий 155 л. с. и 192 Нм. Все три агрегата при этом соответствуют нормам экологического стандарта «Евро-6». Но старым моторам новая трансмиссия не положена. Им придется довольствоваться 6-ступенчатой механической или 5-диапазонной автоматической.

Отдельно стоит сказать, что новая 9-ступенчатая автоматическая коробка передач умеет в случае необходимости сбрасываться напрямую с 9-й на 5-ю передачу и с 7-й на 4-ю. К тому же, она на 35 кг легче прежней коробки, а вместе с 1,6-литровым дизельным мотором экономия в весе достигает 65 кг.

Теоретически лишь одними новыми узлами силовой установки японцы не ограничились. Говорят, у CR-V еще и подвеска модернизированная. В частности втулки, амортизаторы и поворотные кулаки передней подвески, а также задние рычаги – все доработано в угоду плавности хода. Колея передних



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

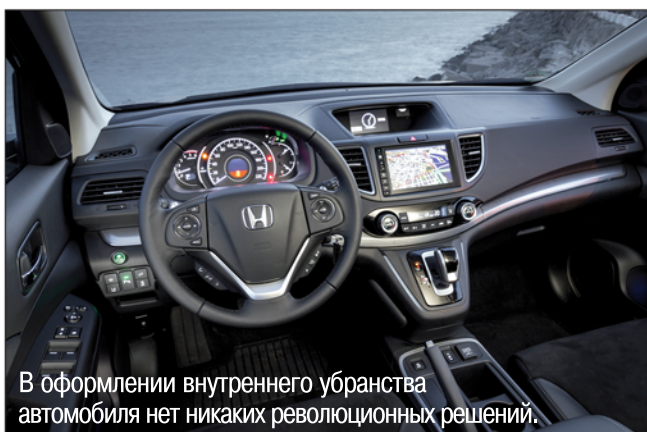
ВЫБИРАЙ ЛУЧШЕЕ!

АВТОХИМИЯ | АВТОКОСМЕТИКА | АВТОАКСЕССУАРЫ

Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Кунаева 17, уг. ул. Маметовой.
 тел.:/факс: (727) 271 14 30, сот.: +7 701 759 13 00
 E-mail: ivanauto_alm@mail.ru www.agah.ru



HONDA CR-V



и задних колес стала шире на 15 мм, а угол развала увеличился на полградуса. Но и это не все. Инженеры увеличили на 8% передаточное отношение рулевого механизма, дабы отклики на действия рулем стали более точными и быстрыми.

Ну и нельзя не отметить усилия специалистов Honda в области шумоизоляции. Использование более плотных материалов в дверях и на полу, дополнительные шумопоглощающие вставки в торпедо и стойках, а также уплотнитель в передней части капота позволили улучшить акустический комфорт в салоне CR-V на 6%. Может показаться, что это мало, но, поверьте, на практике такое улучшение действительно ощутимо.

Японцам есть чем

похвастаться и в области инновационных систем безопасности. На CR-V, среди прочего, дебютирует система Honda SENSING. Это усовершенствованная версия Advanced Driving Assist Systems, объединяющая в себе камеру и радар, что, впрочем, не исключает самого пакета помощников водителю с предупреждением о возможном столкновении, с мониторингом «слепых» зон, удержанием в полосе и так далее. Однако в Honda добавили в список опций еще одну систему – Intelligent Adaptive Cruise Control (i-ACC). Можно сказать, что это уже привычный адаптивный круиз-контроль, но с новыми возможностями. Инженеры научили его оперативно реагировать даже в ситуациях, когда CR-V банально «подрезают».



Мультимедийно-навигационный комплекс с 7-дюймовым экраном и операционной системой Android 4.0.4.



Наиболее важным техническим новшеством CR-V 2015 модельного года можно считать появление в моторной гамме 1,6-литрового турбодизельного двигателя i-DTEC, выдающего 160 л. с. мощности и 350 Нм крутящего момента.

Иными словами, электронику научили смотреть не только вперед, но и по сторонам.

Ну и дабы завершить разговор об очень неплохом уровне оснащения CR-V, отметим наличие в автомобиле продвинутого мультимедийно-навигационного комплекса с 7-дюймовым экраном, операционной системой Android 4.0.4, предустановленными программами, навигатором Garmin и прекрасно звучащей аудиосистемой. Правда, за некоторые функции, даже при наличии мультимедийного комплекса, придется все же доплачивать отдельно, и немало. Например, за навигатор.

Помимо всех перечисленных выше

достоинств, CR-V не перестал быть еще и практичным автомобилем с точки зрения объема багажника. В пятиместном варианте салона он равен 589 л, а если второй ряд сидений сложить, получатся внушительные 1669 л.

Кстати, Honda CR-V – один из самых популярных кроссоверов в мире. С 1997 года, когда модель появилась на рынке, было продано более 750 000 экземпляров. Из них только в прошлом году удалось реализовать около 50 000 штук. Вероятно, японцы хотят до конца 2015 года округлить количество проданных CR-V до 800 000. С обновленной версией такой шанс у них есть. В шоурумах автосалонов автомобиль появится уже весной.

MOTUL 8100 ECO-LITE 5W-30 НОВОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО ДЛЯ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Новейшее моторное масло MOTUL 8100 Eco-Lite 5W-30 – 100% синтетическое моторное масло с энерго-сберегающими свойствами для бензиновых двигателей, рассчитанное на применение в двигателях автомобилей азиатского производства.



Масло специально разработано для современных мощных бензиновых двигателей легковых автомобилей азиатского рынка, владельцы которых характеристики скорости и сохранности двигателя расценивают как одинаково важные при выборе моторного масла. 8100 Eco-Lite 5W-30 отличается крайне низкой (менее 2,9 мПа.с) HTHS вязкостью (вязкость при высокой температуре и высокой скорости сдвига), что позволяет быстрее выйти на рабочие режимы двигателям с высоким числом оборотов коленчатого вала.

MOTUL 8100 Eco-Lite 5W-30 предназначено для современных двигателей, требующих масла с классом вязкости SAE 5W-30 и энергосберегающими свойствами, соответствующими стандарту API SN. Стандарт ILSAC GF-5 рекомендован к применению в японских и некоторых корейских автомобилях новейшего поколения, что значительно расширяет линейку автомобилей, в которых можно использовать 8100 Eco-Lite 5W-30. Данное масло может применяться в автомобилях, оснащенных системами нейтрализации отработавших газов.

Масло MOTUL 8100 Eco-Lite 5W-30 рекомендовано такими крупнейшими автопроизводителями, как Honda, Subaru и Toyota, что лишний раз подчеркивает его высокую технологичность, а также высочайшую степень доверия к нему.

Не секрет, что значительная часть расходов производителей моторного масла приходится как раз на получение допусков от автопроизводителей. У новой линейки масел MOTUL 8100 Eco-Lite 5W-30, изначально разработанной для азиатского внутреннего рынка, таких расходов не было, и это положительно сказалось на стоимости конечного продукта. Теперь он стал наиболее доступным в продуктовой линейке Motul.

Если Вы заботитесь о своем автомобиле и думаете, какое масло залить, компания Motul готова предложить подходящий продукт.



MOTUL
www.dav.kz

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК TOO "DAV"

г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: (727) 294-28-65,
294-22-78, 294-23-80 E-mail: info@dav.kz

ДОПЛАТИТЬ ИЛИ СЭКОНОМИТЬ

НЕОБХОДИМЫЕ ОПЦИИ

Всегда были, есть и будут автолюбители, которые при покупке автомобиля смогут не пожалеть и нескольких тысяч долларов на отделку салона натуральной кожей или под карбон. Но подавляющее большинство, приобретая новый автомобиль в автосалоне, все же ищет возможности сэкономить. Представляем вашему вниманию краткий перечень опций, делающих вождение комфортным и безопасным.

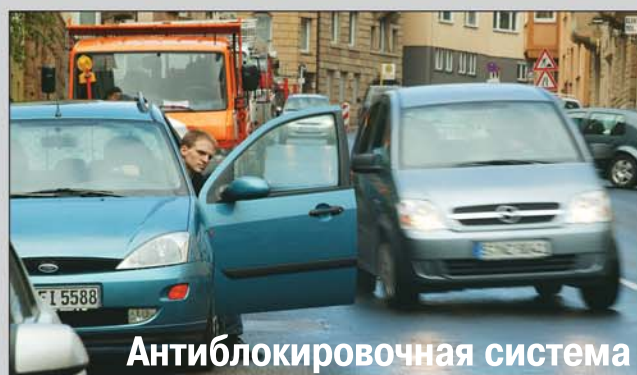
Сегодня большинство продаваемых в автосалонах автомобилей имеет заранее установленную производителем комплектацию, от которой, естественно, зависит и цена. Но зачастую различия в оснащении сводятся к материалу отделки, размеру колесных дисков и другой внешней атрибутике. По нашему мнению, именно наличие систем безопасности

в той или иной комплектации должно быть решающим фактором при выборе конкретной модели и ее вариантов оснащения. В некоторых случаях лучше заплатить немного больше той суммы, на которую вы изначально рассчитывали, ведь определенные опции невозможно добавить в уже готовый автомобиль, так как они являются частью его конструкции.

Во многих странах, в том числе и в Казахстане, наличие ABS у импортных или произведенных в Казахстане автомобилей является обязательным. И это правильно, поскольку система значительно повышает безопасность, особенно в зимний период.

Стоит помнить, что работает она только при полностью нажатой педали

тормоза и ощущаемая в этот момент дрожь на педали — нормальное явление, свидетельствующее о том, что система вступила в действие. К главной заслуге ABS следует отнести возможность управления автомобилем в момент торможения: система не дает колесам заблокироваться от чрезмерного нажатия на тормоз.



Антиблокировочная система

Система курсовой устойчивости



У разных автопроизводителей она может называться по-разному и многим известна как ESP. Если разница в стоимости между комплектацией с ESP и без нее не сильно ударит по вашему бюджету, будьте уверены: ее наличие не раз оправдает вложенные деньги и поможет сэкономить на кузовном ремонте (хорошо, если только вашего

автомобиля).

Если кратко, то эта система предотвращает заносы и боковое скольжение за счет подтормаживания каждого колеса в отдельности. Иногда система взаимодействует с другими бортовыми системами и, к примеру, при срыве колес в пробуксовывание (как на голом льду) принудительно снижает обороты двигателя.

Если вы часто путешествуете или живете за городом, система круиз-контроля точно не будет для вашей безопасности лишней. Она расширяет возможности обычного круиз-контроля, позволяя регулировать скорость не только по заданным критериям (не больше или не меньше установленного предела), но и держать заданную дистанцию за идущим впереди транспортом.

Работа системы основывается на взаимодействии различных датчиков, радара и бортового

компьютера, которые отслеживают дистанцию и текущую скорость автомобиля, автоматически регулируя подачу топливной смеси или задействуя тормозную систему вплоть до полной остановки автомобиля. Зачастую эта система взаимодействует с другими штатными системами безопасности: преднатяжителями ремней, подушками безопасности и прочими.

Ранее эта опция была доступна лишь для люксовых моделей, но сегодня предлагается даже в сегменте автомобилей гольф-класса.



Адаптивный круиз-контроль

ЭКОНОМИТЬ?



Подушки безопасности

Да, это тоже опция, если не считать обязательных передних подушек, которыми должен комплектоваться любой новый автомобиль, продающийся в нашей стране. Поэтому при наличии финансовых возможностей лучше отдать предпочтение той комплектации, где имеются боковые подушки

безопасности и Airbag для заднего ряда пассажирских кресел.

Не очевидный, но важный факт: практически всегда высокую оценку безопасности, по версии краш-тестов компании EuroNcap, проходит автомобиль, укомплектованный полным набором подушек безопасности.



Система мониторинга полосы

Эту опцию можно отнести к системам, способствующим безопасному вождению.

Если вкратце, то суть ее работы сводится к взаимодействию специальных датчиков в рулевом механизме и камер, размещенных по бортам автомобиля. Система

отслеживает траекторию движения машины и дорожную разметку. При отклонении от траектории движения система подает звуковой сигнал.

При отсутствии разметки на дороге система может работать с перебоями или не работать вовсе.

Система контроля «слепых зон»

Данная опция будет весьма полезна в условиях плотного городского движения.

В зависимости от площади боковых зеркал и особенностей кузова того или иного автомобиля с места водителя просматривается не все пространство, окружающее автомобиль.

Непросматриваемые участки принято называть «слепыми зонами». Система же посредством датчиков обнаруживает объекты в «слепой зоне», давая и световое и звуковое предупреждение водителю. Реагирует система как на автомобиль, так и на пешеходов.

ХРОНОТРАФ

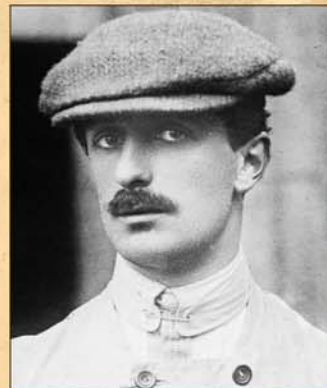
ФЕВРАЛЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ



135 лет назад

5 февраля 1880 года родился Габриэль Вуазен — выдающийся французский конструктор, один из пионеров авиации, после Первой мировой променявший ставшие орудием убийства самолеты на, как ему казалось, более мирные автомобили. Вуазен — один из тех, кому автомобильная Франция



обязана своей межвоенной репутацией страны-производителя неординарных машин высокого класса. Будучи инженером с авиационной «культурой веса» и недолгими познаниями в аэродинамике, Вуазен широко использовал алюминиевые сплавы, выпуская автомобили легкие, быстрые и внешне экстравагантные. В качестве силовых установок он делал ставку на бесклапанные двигатели «Найта» с их бесшумной и плавной работой. Но Великая депрессия 30-х ударила по рынку дорогих машин (а автомобили Voisin стоили ощутимо дороже одноклассников от Bugatti), приведя к банкротству множество мелких фирм. Компания Voisin не стала исключением. Сам Габриэль Вуазен лишь однажды вернулся к проектированию автомобилей, разработав в конце 40-х предельно простую и дешевую 200-кубовую машинку Biscuter, производство которой развернули в Испании.

80 лет назад

15 февраля 1935 года в Берлине представлен Opel Olympia. Автомобиль получил имя в честь Олимпийских игр, которые тогда принимала столица Германии, и на его радиаторной решетке красовалась эмблема с изображением Дискобола. Можно сказать, что Opel Olympia стал первым официальным автомобилем в практике Олимпиад.

Как игры явились величайшим событием для Германии, так и Olympia стала большим шагом вперед для марки Opel. Первый в ее истории кузов несущего типа отвечал самым современным представлениям об аэродинамике, а передняя подвеска была независимой — ее сделали по экзотической схеме Дюбонне.

Конструкция Olympia оказалась настолько удачной, что модель смогла «вытянуть» Opel в тяжелые послевоенные годы.

В 1950-м случился серьезный рестайлинг, и в обновленном виде автомобиль собирали еще 7 лет, после чего он уступил место модели Rekord.



ДОПЛАТИТЬ ИЛИ СЭ

НЕОБХОДИМЫЕ ОПЦИИ

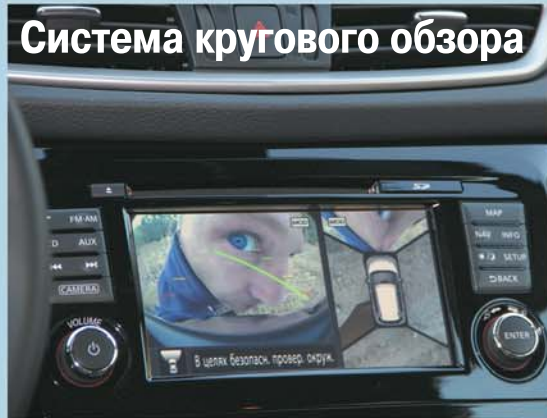
Система помощи при парковке

В новых автомобилях эта система может быть как наполовину, так и полностью автоматизированной. Принцип работы более простого ее варианта заключается в том, что электроника графически и голосом подсказывает водителю, как и куда вращать руль, паркуя автомобиль. Полностью автоматизированная система требует от водителя лишь переключения

передней/задней передачи. В этом случае руль вращается сам, а дистанцию до препятствий система вычисляет без помощи водителя. Если вы профессионал и не хотите переключаться, такая система вряд ли будет необходима. Другое дело, если водитель не чувствует габариты автомобиля или имеет «врожденные» проблемы с парковкой.



Система кругового обзора



Такая система обойдется дешевле полноценной системы помощи при парковке, но в эксплуатации будет гораздо полезнее парктроников или банальной камеры заднего вида.

Система работает с установленными сзади, спереди и по бортам машины (или в боковых зеркалах) камерами, складывая общую картинку и выводя ее на штатный монитор. Таким образом, водитель получает как бы проекцию автомобиля

сверху, на которой виден как сам автомобиль, так и окружающее его пространство. Иногда система позволяет активизировать какую-то определенную камеру. Эта функция особенно полезна при парковке на обочине, вплотную к бордюру.

Большое применение подобная система нашла в линейке автомобилей Nissan, где она включена в список штатного оборудования для определенных моделей.

Адаптивные фары



Все чаще в автомобилях среднего ценового сегмента можно встретить эту опцию, доступную ранее только для сегмента премиального. Зачастую ее дополняют возможностью автоматического переключения между ближним и дальним светом при отсутствии встречного движения. Адаптивные фары способны менять угол поворота по горизонтальной оси, следуя за движением рулевого колеса. Это

серьезно улучшает обзорность в ночное время, особенно при маневрировании.

Опция не относится к разряду «дешевых», и сторонние производители осветительного оборудования предложили ее альтернативу — «умные» противотуманные фонари, которые при повороте руля подсвечивают соответствующую обочину дороги.



Органы управления на руле

То, что в народе называют «мультируль». Это весьма полезная опция, позволяющая управлять штатным аудиоустройством и устройством беспроводной связи (если таковым комплектуется автомобиль), не снимая руки с руля. Иногда на руль выносятся кнопки управления круиз-контролем и бортовым компьютером.

Стоит помнить, что подобное решение разрабатывалось под правильный «хват» рулевого колеса (как стрелки часов на отметке «без пятнадцати три»), и при наличии привычки держать руль в верхней его точке эта опция заставит вас отвлекаться от дороги, то есть будет бесполезной.

КОНОМИТЬ?

Обогрев сидений/зеркал

В «нелетную» погоду подогрев кресел будет способствовать вашему комфорту. Стоит, однако, помнить, что постоянное и чрезмерное нагревание кресла может привести к определенным заболеваниям. Рекомендуется использовать подогрев в течение нескольких минут после посадки в салон, и при полном прогреве сиденья его следует отключать.

Подогрев кресел — это опция, которая может быть приобретена и после покупки автомобиля в виде отдельной накладки или установки монтажного комплекта под штатную обшивку кресла.

Польза обогрева боковых зеркал и заднего ветрового стекла более чем очевидна. Тем не менее иногда это тоже опция, выходящая за пределы списка базовой комплектации автомобиля. Дооснастить ею автомобиль можно и после покупки, вклеив специальные прогревочные ленты



под штатные стекла или зеркала и установив необходимые кнопки и реле.

Но помните: установка любых внештатных нагревающих элементов в автомобиле влечет дополнительную нагрузку на его электросеть. Будет правильным до установки произвести расчет потребляемой мощности, а после установки замерить напряжение в бортовой сети.

Полный привод

Сегодня многие кроссоверы предлагаются как в моно-, так и в полноприводных вариантах комплектации. У полного привода, безусловно, есть очевидный плюс, стоящий дополнительных затрат: повышенная проходимость автомобиля, упрощающая его эксплуатацию на сложных дорогах и в зимний период. Но есть у полноприводных автомобилей и свои недостатки: больший по сравнению с моноприводом расход топлива, более сложные технические решения, требующие обслуживания и ремонта. По этой причине рекомендуем приобретать автомобиль с возможностью отключения одной оси.

Рекомендуем вам при покупке автомобиля подготовиться заранее по вопросу приобретения возможных опций. Запаситесь временем, изучите прайсы и список опций. Особенное внимание следует уделить наличию в базовом оснащении автомобиля систем активной и пассивной безопасности, на которых экономить не стоит.

Следует также помнить, что ценообразование при производстве автомобилей не базируется только

Отличным решением для города и пригорода будет автоматизированная система, распределяющая крутящий момент по осям в зависимости от нагрузки. То есть при проскальзывании задней оси автоматика сама подключает переднюю пару колес.

Если же ваши перемещения связаны с поездками только по сухим и чистым городским дорогам и требуется сэкономить, то можно остановить свой выбор и на комплектациях с моноприводом, который не исключает наличия систем стабилизации и курсовой устойчивости. Монопривод значительно снижает стоимость автомобиля.

на затратной части производителя. Спрос на модель определяет ее стоимость. И чем выше спрос, тем меньше желание автопроизводителя включать в стандартное оснащение те опции, на которых можно заработать отдельно. Менее же раскрученная модель, наоборот, будет комплектоваться «в базе» дополнительными опциями, чтобы получить дополнительные конкурентные преимущества. ■

www.pitstop.kz

ХРОНОТР-АФ

ФЕВРАЛЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

60 лет назад



10 февраля 1955 года состоялся дебют Chrysler C-300. Этот автомобиль по сути являлся омологацией гоночной машины корпорации «Крайслер» для чемпионата NASCAR. Под капотом стоял мотор V8 объемом 5,4 л, выдававший 300 л.с. с помощью двух четырехкамерных карбюраторов и полусферических камер сгорания. Именно в честь покорения этого заветного рубежа (первый среди серийных авто США) автомобиль и был назван.

В отличие от гоночного прообраза, серийный «трехсотый» был еще и очень комфортабельным и богато оснащенный автомобилем, а скромный тираж только повышал престиж модели. Не подкачала и внешность, ставшая квинтэссенцией нового корпоративного стиля, который реклама называла «видом на 100 миллионов долларов».

Яркое и дорогое купе каждый год получало обновления и очередную, следующую по алфавиту букву после названия модели. Однако уже с 1959 года началось сближение «трехсотых» с крупносерийными моделями. Автомобиль постепенно терял индивидуальность, и в 65-м производство прекратили.

В дальнейшем индекс 300 нередко использовался «Крайслером» как апелляция к славному прошлому. Нынешний флагман корпорации тоже называется 300, хотя и существует лишь в форме не самого изящного седана.

60 лет назад



26 февраля 1955 года в Лейпциге продемонстрирована микролитражка Zwickau P70. Машина представляла собой развитие довоенных моделей DKW, что предполагало передний привод с поперечно расположенным в переднем свесе двухтактным двигателем, механические тормоза и деревянный раму в качестве несущего элемента кузова. Наружные панели восточногерманские инженеры придумали делать из дуропласта. В отличие от стеклопластика этот материал поддавался штамповке, а значит, долговечность и легкий вес сочетались с дешевизной производства. Наружные панели крепились к деревянному каркасу, смонтированному на раме. Такое решение позволило без серьезных затрат расширить линейку за счет универсала и купе.

Несмотря на весьма примитивную конструкцию, P70 был признан слишком дорогим для массового производства, поэтому век модели оказался недолгим. Фактически Zwickau послужила испытательным полигоном для более технологичного «Трабанта», дебютировавшего через два с половиной года и уже реально «посадившего на колеса» ГДР.



BMW 1 Series

НОВОЕ ВЫРАЖЕНИЕ

Трудно сказать, в какой очередности видоизменялись те или иные детали BMW 1 Series в процессе рестайлинга, но хочется верить, что первым делом за работу взялись дизайнеры, которым предстояло переделать лицевую часть хэтчбека. Именно она вызывала массу нареканий поклонников марки, поскольку выглядела не до конца чистокровной, «бэ-эм-вэшной». Что-то в ней было инородное и непривычное. Но это в прошлом. Теперь своим новым выражением лица первая серия очень похожа на старших братьев. Именно этого общественность и требовала

от баварцев.

Над интерьером BMW 1 Series дизайнеры тоже поработали, но куда больше хлопот досталось инженерам. Они повысили уровень оснащения хэтчбека. Стандартным оборудованием теперь считается кондиционер, датчик дождя, мультимедийный комплекс BMW Radio Professional и система управления iDrive, дополненная интегрированным в панель инструментов 6,5-дюймовым дисплеем. Кроме того, фары головного света по умолчанию оснащены светодиодными элементами (полностью светодиодные — за доплату), опциональная

Фотошпионы несколько раз ловили в объективы своих камер закамуфлированный хэтчбек BMW первой серии. И пусть сразу было понятно, что немцы готовят вовсе не новое поколение, а лишь рестайлинг модели, интерес к тому, что в автомобиле изменится, не уменьшался. И вот, наконец, нам стали известны все подробности о новой «копейке». В BMW не тянули резину и вскрыли все карты еще до официальной премьеры на автосалоне в Женеве.



ЖЕНИЕ ЛИЦА

система BMW Connected Drive расширила свой функционал за счет круиз-контроля, а помощник в парковке научился автоматически парковать автомобиль перпендикулярно бордюру или стене.

А вот ходовая часть изменилась мало. В качестве передней подвески «копейки» по-прежнему используются стойки конструкции McPherson, тогда как сзади установлена пятирычажная конструкция. С учетом идеального распределения массы по осям хэтчбек, уж как минимум, не потерял в управляемости.

Из прочих технических особенностей стоит отметить наличие трех типов рулевого управления: с электромеханическим усилителем; Servotronic с меняющимися в зависимости от скорости характеристиками и Variable Sport Steering с переменным передаточным отношением.

Линейка BMW 1 Series состоит из девяти версий и в ней после рестайлинга появилось несколько новых двигателей. Так, 116i оснащается 1,5-литровым 3-цилиндровым бензиновым агрегатом, выдающим 109 л. с. мощности и 180 Нм крутящего момента. С таким мотором автомобиль



ХРОНОТРАССА

ФЕВРАЛЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

40 лет назад



28 февраля 1975 года сыграл премьеру AMC Pacer.

Будучи самой слабой из автопроизводителей США, корпорация American Motors была вынуждена отдавать приоритет нестандартным решениям. Новый Pacer («иноходец») рекламировали как «первый широкий малый автомобиль». При длине едва за 4,3 м машина была так же широка, как и типовой американский «фуллсайз» тех лет. Таким образом, авто субкомпактной длины имело те же размеры салона, что и флагманы «большой тройки». Плюс исключались затраты на переоборудование сборочной линии, настроенной ранее на полноразмерные седаны. Кузов «иноходца» отличался продуманностью: большая площадь остекления (из-за чего модель прозвали «летающим аквариумом») способствовала хорошему обзору; багажная дверь в полную высоту кузова облегчала погрузку, а правая пассажирская дверь, которая была длиннее левой, позволяла с легкостью проникнуть на задний диван.



Pacer планировался еще более авангардным: предполагалось покупать у GM роторные двигатели Ванкеля. Однако эти прожорливые моторы стали неуместными в годы топливного кризиса, и пришлось AMC ставить на Pacer архаичные рядные «шестерки» — тяжелые, маломощные и токсичные. Такой выбор двигателей создал проблемы с разгоном и управлением. Попытка оснащать Pacer мотором V8 только усугубила ситуацию. Репутация оригинального авто оказалась подпорченной, так что Pacer продержался на конвейере всего 5 лет. Лишь в новом веке эту машину стали ценить высоко, и она постепенно приобрела коллекционную привлекательность.

35 лет назад



17 февраля 1980 года начал серийный выпуск первого поколения Fiat Panda. Модель задумывалась как современный «крестьянский автомобиль»: простой, доступный и надежный, способный доставить на сельскую ярмарку груз овощей с фермы. В общем, Citroen 2CV, с поправкой на 30 лет эволюции отрасли.

В конструкции «Панды» применялись проверенные временем решения; взаимозаменяемость механических компонентов с другими «Фиатами» была близкой к 100%. С самого начала предлагалось несколько вариантов модели, в частности можно было выбрать двух- или четырехцилиндровый мотор. Позднее гамму дополнили полноприводная модификация, коммерческий фургон, дизельный двигатель, бесступенчатая трансмиссия-вариатор и даже электромобиль. С вводом норм «Евро-1» машину окончательно перевели на электронный впрыск и оснастили каталитическим нейтрализатором выхлопа.

В 1996 году дальнейшее совершенствование заслуженной модели признали нецелесообразным. Экспорт «Панды» прекратился, но в Италии сборку продолжали еще 7 лет, поскольку в не самой богатой стране бюджетная модель без проблем с запчастями все еще находила покупателей.

Лишь в 2003-м было выпущено второе поколение Fiat Panda — автомобиль уже, скорее, городской.

BMW 1 Series

Линейка BMW 1 Series состоит из девяти версий и в ней после рестайлинга появилось несколько новых двигателей.



разгоняется с места до 100 км/ч за 10,9 секунды.

Второй новый двигатель тоже 3-цилиндровый, но дизельный, со 116 л. с. мощности и 270 Нм крутящего момента. Кроме того, «заряженную» версию M 135i немцы модернизировали и подняли мощность ее мотора до 326 «лошадок», благодаря чему хэтчбек набирает первую сотню за 5,1 секунды с механической коробкой передач и за 4,9 секунды с 8-ступенчатым «автоматом». Ну а самой быстрой версией является полноприводная M 135i xDrive. Чтобы разогнаться до 100 км/ч, ей требуется 4,7 секунды.

Все бензиновые двигатели «копейки», оснащенные технологией BMW Twin Power Turbo, имеют в своем арсенале не только турбокомпрессор и систему высокоточного

непосредственного впрыска топлива, но и систему бесступенчатой регулировки хода клапанов VALVETRONIC, а также систему бесступенчатой регулировки фаз газораспределения Double-VANOS для впуска и выпуска.

Немцы утверждают, что после рестайлинга «первая серия» стала экономичнее, в частности благодаря развитию и расширению технологий BMW Efficient Dynamics. Помимо системы рекуперации энергии торможения, индикатора оптимального переключения передач и системы «Старт-Стоп», стандартное оснащение автомобиля теперь включает в себя режим ECO PRO, который можно активировать с помощью переключателя Driving Experience Control. При этом на всех версиях с автоматическими коробками

Стандартным оборудованием теперь считается кондиционер, датчик дождя, мультимедийный комплекс BMW Radio Professional и система управления iDrive, дополненная интегрированным в панель инструментов 6,5-дюймовым дисплеем.



передат, за исключением моделей 118i и 120i, режим ECO PRO включает в себя функцию движения накатом. В том случае, если на скорости от 50 до 160 км/ч педаль акселератора не нажата, двигатель

отсоединяется от трансмиссии. Кроме того, комплектации с навигационной системой Professional оснащены проактивным ассистентом движения. Эта функция сообщает водителю, в какой

момент следует отпустить педаль газа, например перед поворотами, съездами с автомагистралей, круговыми развязками или знаками ограничения скорости.

И что удивительно и несказанно приятно, так это

то, что рестайлинг, новые опции и прочее не отразилось на цене автомобиля. Во всяком случае разницы в прайс-листах между новой и предыдущей версиями практически нет. Молодцы немцы!

АВТОТРЕЙД
СЕТЬ УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

скидка на сайте
www.autosteklo.kz

АВТОСТЕКЛА

УСТАНОВКА • ПРОДАЖА

г. Алматы, ул. Толе Би, 304, ул. Суюнбая, 66А

т. 8(727) 232-13-17,

сот.: 8 777-807-87-73



Реклама

ИСТОРИЯ КОМПОНОВКА

Самый простой вариант – расположить цилиндры в ряд. Эта компоновка сочетает простоту изготовления и обслуживания с хорошей сбалансированностью при четном числе цилиндров от четырех и выше. У рядных «троек» и «пятерок» необходимо дополнительно уравнивать моменты сил инерции и центробежных сил. Недостатки рядного расположения – размеры мотора. Причем длина возрастает с каждой новой парой «горшков», поэтому вот уже почти 70 лет не делают рядных 8-цилиндровых моторов. Впрочем, и «шестерку» почти невозможно установить поперечно. Известны только два исключения: британский Austin 2200 (1972 – 75) и куда лучше знакомый нам Volvo S80. Рядная

Эволюция автомобильной техники давно миновала буйную стадию, и набор наиболее эффективных решений довольно устойчив, но в отношении числа и взаимного расположения цилиндров двигателя сохраняется плюрализм. Причина в том, что требования, стоящие перед конструкторами, отчасти противоречивы: с одной стороны, нужно обеспечить максимальную плавность работы мотора, а с другой – вписать его под капот автомобиля с конкретными размерными характеристиками.



МОТОРОСТРОЕНИЯ ПОРШНЕВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

«шестерка» — это чемпион по уравновешенности, поэтому, например BMW, ни в какую не желает отказываться от этой схемы.

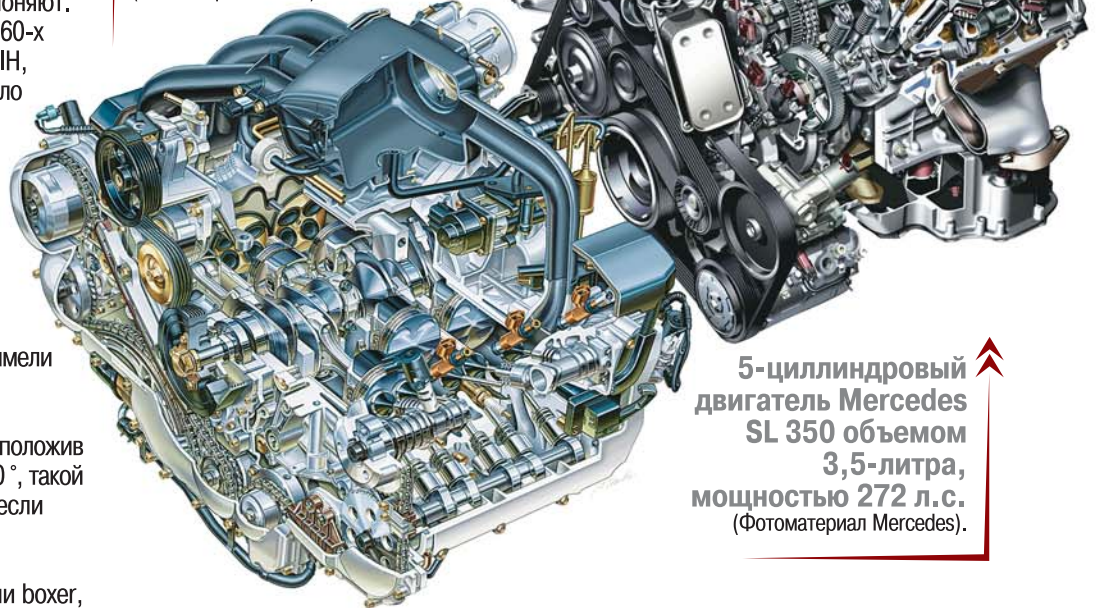
Для борьбы с избыточной высотой рядного мотора его обычно наклоняют. Однако на «Опелях» с середины 60-х применялись двигатели серии С1Н, отличительной чертой которых было расположение распредвала непосредственно в головке блока. Это решение позволило опустить линию капота, но оказалось негибким в плане создания формы камер сгорания (только клиновидная), так что соответствовать экологическим нормам «Евро-1» моторы С1Н не имели ни малейшего шанса.

Укоротить двигатель можно, «разрезав» его на два блока и расположив их под углом. Если угол равен 180°, такой мотор называется оппозитным, если меньше — V-образным.

«Оппозитник» (иначе — горизонтальный мотор или boxer, потому что поршни в нем движутся навстречу друг другу, как кулаки боксеров) отличается самым низким центром тяжести и уравновешен не хуже рядного, так как поршни взаимно гасят вибрации. Но надо понимать, что «боксер» — самый широкий из возможных вариантов.

В свою очередь, V-образные двигатели требуют для компенсации нежелательных сил и моментов добавления противовесов на коленвал или

«Оппозитник» -
горизонтальный
мотор или BOXER
(Фотоматериал Subaru).



5-цилиндровый
двигатель Mercedes
SL 350 объемом
3,5-литра,
мощностью 272 л.с.
(Фотоматериал Mercedes).



Фото: Subaru



Оборудование для:

- СТО
- Шиномонтажных мастерских
- Кузовного ремонта
- Клининговых работ

Мощные средства для:

- Автомоечных работ
- Клининговых работ

Новое направление:

- Профессиональный инструмент
- Специальная одежда
- Защитная обувь



Реклама

ТОО «СОБЕК-Сервис»

Республика Казахстан,
г. Алматы, пр. Сулейманбаева, 465В
Тел./Факс: (727) 252-93-17
E-mail: info@sobek.kz

г. Астана
Тел. (7172) 48-90-17
E-mail: astana_sobek@mail.ru

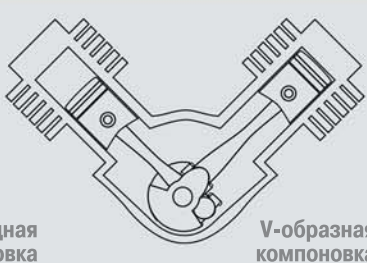
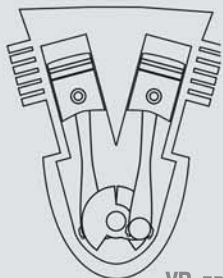
г. Караганда
Тел. (7212) 51-94-71
E-mail: karaganda_sobek@mail.ru

г. Талдыкорган
Тел. (7282) 24-01-50
E-mail: sobek_servic@mail.ru

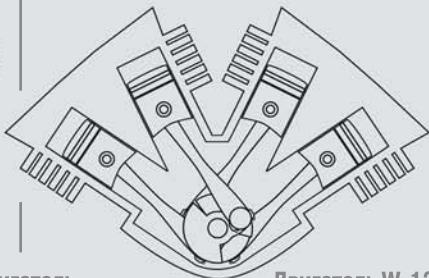
г. Актобе
Тел. (7132) 23-29-88
E-mail: sobek-aktobe@yandex.ru

Республика Кыргызстан, г. Бишкек
Тел.: (10-996) 555-777-091
E-mail: sobek2008@yandex.ru

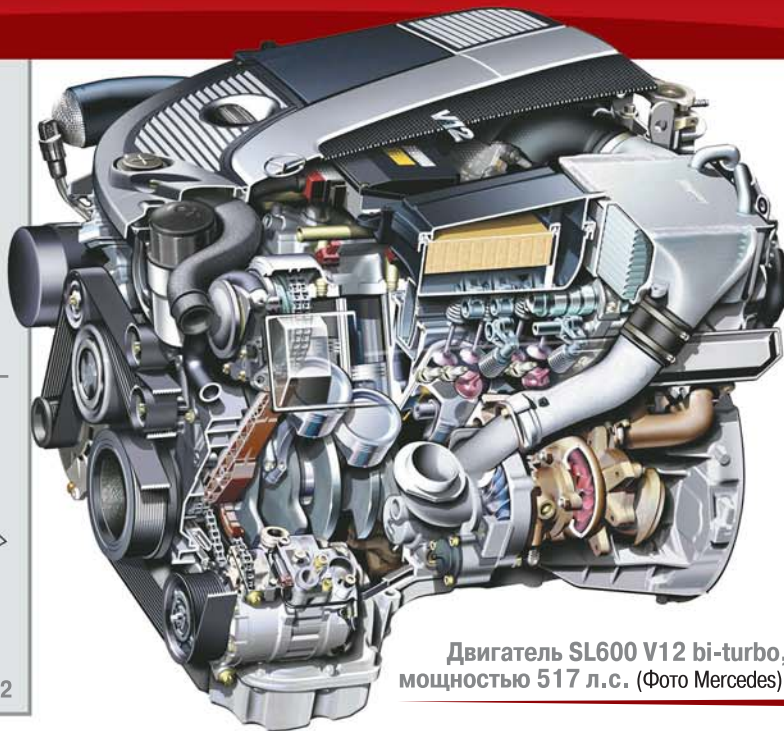


Рядная
компоновкаV-образная
компоновка

VR-двигатель



Двигатель W-12

Двигатель SL600 V12 bi-turbo,
мощностью 517 л.с. (Фото Mercedes).

применения балансирных валов, вращающихся в обратную коленвалу сторону. Все это утяжеляет мотор и делает его дороже, но при некоторых углах позволяет добиться равномерной работы. Как правило, угол развала цилиндров V-образного двигателя равен 45, 60 или 90 градусам, причем прямой угол плохо подходит для V6 из-за неравномерного чередования вспышек в цилиндрах. Самым уравновешенным будет V12, ведь он, по сути, состоит из двух рядных

«шестерок».

Для больших автомобилей даже угол развала в 45° может быть слишком велик. Однако при меньшем развале проблемы с балансировкой решать намного труднее. Фирма Lancia первой внедрила моторы V4 с 23-градусным углом между блоками и долго сохраняла им верность, но в середине 70-х и она сдалась. К идее силовых установок с малым углом развала уже на ином этапе

развития технологий вернулась группа VW-Audi.

В 1991 году для третьего «Гольфа» были выпущены моторы VR-конфигурации как нечто промежуточное между V-образным и рядным расположением. Угол настолько мал (всего 15°), что такой мотор называют еще смещенно-рядным. «Шестерка» оказалась компактнее обычного V6, да еще и удалось поместить оба блока под одну головку. Позже немцы создали VR5, а также W-образные двигатели, соединив под углом в 72° два обычных VR. Без мощных компьютеров рассчитать все параметры работы этих моторов и добиться хорошей уравновешенности просто невозможно.

Главный недостаток смещенно-рядной схемы — проблемы с охлаждением, вызванные тесным расположением цилиндров.

Стоит заметить, что W-образная схема существовала еще до моторов VR. Точнее, использовалось такое обозначение. За ним скрывался двигатель с тремя блоками цилиндров с углом в 45° между средним и крайними. Один из таких моторов, вероятно, последний в истории, тоже создали инженеры VW-Audi для концепта Avus (1991).

Таков перечень имеющихся на сегодня в автомобилестроении вариантов. История знает еще несколько. В основном это были заимствованные из авиации схемы. Например, звездообразная или X-образная, но высота не позволила им закрепиться под капотами наземных машин. Встречался и U-образный мотор — два полноценных рядных двигателя, коленвалы которых соединялись при помощи цепи или шестерней. Последняя попытка реализации подобного мотора — прототип на базе французского спорткара Matra Murena, испытания которого прекратились в 1975 году. ■

5-цилиндровый
двигатель Audi 2,5 TFSI
(Фотоматериал Audi).



Вторую зиму подряд мы тестируем фрикционную шину Nokian Hakkapeliitta R2 SUV (HKPL R2 SUV). В прошлом году мы уже подводили промежуточные итоги теста (см. Pitstop №3-2014), а теперь готовы поделиться собранными за два года заметками и наблюдениями о качестве и особенностях поведения этих шин на казахстанских дорогах.

Впервые в практике в состав резиновой смеси протектора компания Nokian включила особые кристаллы, которые, по замыслу инженеров, должны играть роль микрошипов

ПОДВОДИМ ИТОГИ ЗИМНЕГО ТЕСТА

В первую очередь хотим отметить, что настоящую суровую зиму с полуметровыми сугробами и устойчивым гололедом во время прошедших зимних тестов мы наблюдали нечасто. Такова уж алматинская зима: снег вроде и выпадает, но быстро тает днем и к вечеру превращается в кашу, перемешиваясь с рассыпанными по дорогам реагентами и песком, за ночь все это месиво замерзает, образуется наст, а следующим утром картина повторяется. Чтобы опробовать шины в рыхлом снегу, нам приходилось выбирать за город, иногда в горы, где и дороги остаются нечищеными, и, перемещаясь в колее или по горным серпантинам, можно определить, как работает протектор.

Редакционный VW Touareg, на котором проходили наши тесты, пробежал за две зимы около 18000 км. При этом мы намеренно затягивали со сменой сезонных шин: устанавливали их еще в начале ноября и меняли ближе к началу лета. Ни осень, ни весна в нашем регионе стабильными не назовешь, поэтому мы подошли к смене шин с точки зрения их потенциального владельца, который хочет иметь зимнюю шину со стабильными характеристиками независимо от того, что находится под колесами машины — снег, наледь или сухой асфальт.

К моменту написания статьи мы оценили остаточную глубину протектора и теперь можем смело утверждать, что оставшегося ресурса шин хватит еще на два зимних сезона полноценной эксплуатации. И это делает их приобретение экономически выгодным, в чем легко убедиться, если разложить первоначальную стоимость на четыре зимних сезона. Причем речь идет о шинах премиального сегмента, которые уже успели в определенных типоразмерах завоевать победы в сравнительных тестах, проведенных зарубежной прессой.

Для начала давайте вспомним историю появления и строения этих шин.

В 2013 году шина пришла на смену хорошо зарекомендовавшей себя фрикционной шине HKPL R SUV, которую нам довелось протестировать в условиях крайнего севера на домашнем полигоне компании Nokian Tyres, в финском городе Ивало, и в родном Казахстане, наматывая километры по зимним дорогам в течение двух лет. Тогда мы отметили отличные характеристики сцепления с зимней дорогой и практически «неубиваемый» протектор.

Нынешнее поколение шины вышло на



Nokian Hakkapeliitta R2 SUV

Инженерам Nokian действительно удалось объединить несколько ключевых качеств в одной шине. Новинка получила эластичность зимней резины, износостойкость, характерную для летних шин, и сцепные свойства, присущие шипованным шинам

рынок следом за легковой НКПЛ R2. Приставка SUV в названии говорит о ее назначении – внедорожники и кроссоверы, всего – 52 типоразмера: от 15 до 21-го дюйма, включая низкопрофильные шины для спортивных кроссоверов. Учитывая немалый вес внедорожников, шина получила конструктивные элементы, обеспечивающие дополнительную прочность. К примеру, при плетении стального корда было использовано большее количество стальных нитей, чем на предшествующей модели, а при изготовлении каркаса – бесшовный нейлоновый бандаж. Это запатентованная технология Nokian, и нейлоновый бандаж представляет собой эластичную плоскую ленту, которую во время сборки шины аппарат наматывает по спирали на подпротекторный слой по всей беговой площади. Отсутствие шва в этом случае положительно влияет на конечную балансировку колеса. Материал, из которого выполнена эта лента, весьма прочен на разрыв. На официальной презентации шин НКПЛ R2 SUV, проходившей в Финляндии в 2013 году, инженеры компании Nokian предлагали журналистам попробовать разорвать одну из таких нитей. Мы решились и поняли,

что голыми руками этого сделать невозможно. Наверное, поэтому за весь период нашего теста мы не получили ни одного пробоия или прокола, в какие бы ямы не залетали и по каким бы камням и гравию не ездили.

Неслучайно компания Nokian поддерживает гарантию на эти шины, по которой обязуется в течение срока эксплуатации в случае прокола бесплатно их отремонтировать, а если такой ремонт будет невозможен – заменить на новые.

Многослойный протектор шины получил новую резиновую смесь, в которую, помимо необходимых зимней шине натурального каучука и химических компонентов, вошли новые ингредиенты – криосилан, новая силика и специальные микрокристаллы (технология Cryo Crystals). Эти частицы распределены равномерно по всей толщине протектора и выполняют роль микрошипов. Объективно, по ощущениям, шина держит голый лед на порядок лучше аналогов или предшественников. Это мы отметили в начале теста и можем подтвердить в конце второй его части. То есть при истирании протектора микрошипы (кристаллы) продолжают работать, обеспечивая сцепление на гололеде, близкое по ощущениям к эксплуатации обычных

шипов. Особенно это чувствовалось при движении по обледенелым участкам дороги, где фактическая маневренность и торможение были гораздо выше ожидаемых.

Способствует сцеплению с зимней дорогой и другая технология, ранее уже применявшаяся инженерами Nokian на других моделях шин. Речь идет о ламелях-насосах. Это специальные полости, расположенные в плечевых зонах покрышки. Алгоритм их работы понятен и прост: под нагрузкой они дренажируют влагу из пятна контакта и под действием центробежных сил опустошаются. Это позволяет лучше осушить пятно контакта шины с дорогой и дать ламелям протектора сцепиться с дорожным полотном.

Кстати, о ламелях. В тестовой шине они прорезаны особым способом и под нагрузкой сцепляются в блоки. Благодаря им и сплошному ребру жесткости в центральной части, типично зимний протектор отлично держит сухой асфальт.

На рыхлом снегу и шуге шина также впечатлила своими показателями. При высоте снежного покрова в 30 – 40 см она отлично справлялась с дорогой, и автомобиль проезжал там, где без цепей обычно ездить не рекомендуется. Эти

характеристики обеспечиваются благодаря острым граням шашек протектора и специальным грунтозацепам, расположенным на дне канавок, часть из которых, кстати, имеет полированную поверхность. Технология изготовления таких канавок сложна тем, что после каждой наварки протектора матрицы термопресса очищаются вручную. Полированные канавки значительно улучшают способность протектора к самоочищению как при движении по шуге, так и в рыхлом снегу.

Отдельно стоит сказать о маневренности шины. Рисунок протектора получил особую геометрию и усилен в боковой части мощными блоками. Благодаря этому шина отлично справляется с боковыми нагрузками, и особенно это актуально для внедорожников. Ламели на шашках протектора прорезаны под разным углом таким образом, чтобы какая-то их часть находилась перпендикулярно траектории движения автомобиля. Это позволяет иметь хорошее сцепление с дорогой как при движении по прямой траектории, так и по дуге. Острые грани открытой плечевой зоны и специальные грунтозацепы улучшают управление на рыхлом снегу.

Удобным и полезным мы нашли и информативную часть покрышки. В центральной части протектора, на сплошном ребре, расположен индикатор износа, информирующий о степени износа протектора. При истирании «снежинки», которая прорезана на глубину 4 мм, использовать шины в зимнее время не рекомендуется. В боковой части покрышки имеется участок, на котором приведена информация о типоразмере шины; предусмотрена также возможность делать отметки о расположении на оси, рекомендуемом давлении и необходимой протяжке крепежных болтов (актуально для легкосплавных дисков).

Подведем итоги

Шины, разработанные для сложной зимы, должны иметь, казалось бы, противоположные характеристики. С одной стороны, они должны быть в меру жесткими для устойчивости на сухом покрытии при плюсовой температуре. С другой — сохранять свою эластичность при понижении температуры. Эти характеристики удалось совместить в одной шине благодаря особым компонентам — натуральному каучуку и силике.

Сами шинники говорят, что разработка зимней шины — это всегда компромисс между износостойкостью и управляемостью при различной погоде. В случае с Nokkapeliitta R2 SUV инженерам Nokian, похоже, удалось найти заветную золотую середину. ■



Судя по износу, ресурс шины предполагает их использование еще в течение двух сезонов, как минимум, а значит, экономически приобретение этой модели шин более чем оправдано



Технология Cryo Crystals

Полости - микронасосы

Индикатор износа

Грунтозацепы в канавках

Заступы и закругления

Ребро жесткости

NISSAN PATHFINDER

СОВЕРШЕННО НОВЫЙ

За последние несколько лет модельный ряд компании Nissan значительно преобразился. Постепенно все автомобили приобрели современный стиль, ставший визитной карточкой марки. Четвертое по счету поколение Pathfinder, пожалуй, последняя в этом семействе модель, кардинально поменявшая внешность и содержание. И если до обновления маркетологи относили ее к среднеразмерным внедорожникам, то теперь честно назвали полноразмерным кроссовером. Что это означает для покупателя? Давайте разбираться вместе.



Самая значительная из инноваций четвертого поколения Pathfinder — кардинальная перемена внешности, в которой теперь просто невозможно угадать черты предшественника. У такого резкого перехода, безусловно, найдутся как почитатели, так и противники. Автомобиль увеличился в габаритах, но визуально стал выглядеть компактнее, намного ярче и динамичнее, и теперь полностью вписывается в единую философию дизайна марки. Легкие и плавные линии кузова в сочетании с «прокаченной» мускулатурой крыльев и трапециевидной фальшрадиаторной решеткой отсылают к стилю старшей модели — Patrol. Геометрия ветрового стекла и линии выштамповки капота напоминают мотивы кроссовера Murano. Это и есть ДНК фамильного стиля: вроде бы самостоятельная модель, но от ощущения, что ты ее уже где-то видел, избавиться сложно.

«Динамика и легкость внешнего стиля — это здорово, — скажут скептики. — Но

за всем этим Pathfinder потерял присущую прошлому поколению брутальность, которая, учитывая менталитет наших водителей, позволяла разгонять на дороге всякие «бээмвэшки» и «тойотки» и двигаться в городском потоке, имея запас личного пространства в занятом ряду». И нам трудно с этим не согласиться...

Главным, но не новым конструктивным решением, стало избавление Pathfinder'a от рамы. Почему не новым? Потому что в 25-летней истории модели уже был переход от рамной конструкции к несущему кузову, который в третьем поколении опять сменила рама. Эти решения были связаны, прежде всего, с маркетингом. На рынке спрос рождает предложение, и на рамную, дорогую в производстве конструкцию — атрибут автомобилей офф-роуда — спроса теперь практически нет, а если и есть, то это настолько небольшая ниша, что выпускать под нее самостоятельную модель для компании Nissan стало экономически не

выгодным.

Кроме того, теперь Pathfinder считается глобальной моделью, имеющей одно имя, единый список оборудования и гамму двигателей. Всего покупателям предложено четыре варианта комплектации: MID, HIGH, HIGH+ и TOP. В зависимости от оснащения, автомобиль может иметь 7-или 8-дюймовый сенсорный дисплей; 2-диновую магнитолу, читающую популярные аудио/видеоформаты, либо фирменную систему Nissan Connect с полноценной навигационной системой, с собственным сервером хранения данных и премиальной акустикой; камеру заднего вида или систему кругового обзора; регулируемую вручную или с помощью сервопривода рулевую колонку; кожаный салон; 3-зонный климат-контроль; маршрутный компьютер с цветным дисплеем на приборном щитке; кнопку пуска двигателя и т. д.

Список стандартного оборудования тоже впечатляет. В него входят опции,

IDER:



Новый Pathfinder избавился от старого пятиступенчатого «автомата», грешившего частыми поломками гидроблока и, как следствие, «подпинающей» коробкой



Мощный спойлер на пятой двери визуально уравнивает брутальность кормы



доступные ранее только в максимальной комплектации. Среди них — электропривод двери багажника, датчик света, выдвижные омыватели фар, электрорегулируемые и обогреваемые боковые зеркала. К этому «в базе» машина оснащается системами распределения тормозных усилий (EBD), экстренного торможения Brake Assist, динамической стабилизации (VDC) и полным приводом (ALL MODE 4x4i). Ну и чтобы окончательно убедить потенциального покупателя в высоком уровне базового оснащения, инженеры снабдили каждое колесо отдельным датчиком давления, которые вместе взаимодействуют с бортовым компьютером. Таким образом информацию о давлении в шинах можно получать прямо во время движения автомобиля! К тому же в базовом оснащении новый Pathfinder получил, помимо передних подушек безопасности, боковые шторки для водителя и пассажирских кресел.

NISSAN PATHFINDER



Салон удобен и ладно скроен. Единственное неудобство при посадке – не хватает подножки



В гамме двигателей также произошли изменения. Теперь под капотом автомобиля может биться либо 6-цилиндровое бензиновое «сердце» объемом 3,5 л с мощностью 249 л.с, либо гибридная силовая установка, с совокупной мощностью 250 л.с. Трансмиссия одна – бесступенчатый вариатор X-Tronic CVT. Гибрид казахстанская «публика» пока не увидит.

Ощущения от вождения

Нам на тест досталась комплектация TOP с полным «фаршем» и 3,5-литровым двигателем, оставившим очень хорошие впечатления. Слаженная работа вариатора и мощного двигателя позволяет получать желаемую динамику и при ускорении с места, и при наборе скорости во время перестроений из ряда в ряд. Двигатель экономичным назвать сложно: по нашим замерам он «ел» в городском цикле порядка 17–18 л, зато динамику при этом дарил отменную.

Новый Pathfinder располагает к дальним поездкам, в которых раскрывается потенциал энергоемкой подвески, хорошей шумоизоляции и удобного (в нашей версии – семиместного) салона. Все элементы



Хоть теперь автомобиль вряд ли можно назвать полноценным внедорожником, по проходимости он даст фору многим



салонной обшивки ладно скроены и сшиты. Дизайн центральной панели прост и логичен. Пластик приятен на ощупь. Все необходимые органы управления распложены в зоне досягаемости водителя и удобны в использовании. Особенно мы отметили прекрасную работу мультимедийной системы с функцией навигатора. Мало того, что она считывает все известные нам аудиоформаты (в том числе и со съемных носителей через разъем USB), имеет качественное звучание, сравнимое с домашней премиальной акустикой, так еще и может сохранять на внутреннем жестком диске выбранные композиции. С телефонами система работает по каналу беспроводной связи Bluetooth, при этом на руль вынесены кнопки управления беспроводным устройством и аудиосистемой и управлять ими можно, не снимая рук с руля, прямо во время движения.

Внутри салона более чем просторно. Третий ряд кресел позволяет перевозить еще двух пассажиров. Причем это не откидные боковые скамейки, а

полноценные кресла, рассчитанные на взрослых пассажиров. Доступ к ним, благодаря сдвижной системе 2 ряда, прост и удобен. Хотя подножки при посадке в салон, учитывая высоту пола, все же не хватает.

Спинки третьего ряда кресел складываются, образуя с багажником ровный пол. Полученное таким образом пространство позволяет легко уместить горные лыжи, сноуборд и другую габаритную поклажу. С разложенным третьим рядом кресел багажное отделение уменьшается значительно и позволяет перевозить разве что пару больших сумок или чемоданов.

Порадовала простотой в управлении и своей эффективностью и климатическая установка. Тест пришлось на холодное зимнее время, и прогрев машины после ночной стоянки занимал не более 3 минут. При этом весь салон прогрелся равномерно, включая боковые и ветровые стекла.

Опробовали мы машину и в экстремальных для паркетника условиях: посетили в один из выходных дней

горнолыжную базу отдыха. По «пухляку» автомобиль едет более чем уверенно, и там, где увязали полноценные внедорожники, Pathfinder проехал самостоятельно, несмотря на то, что на автомобиле были установлены низкопрофильные шины. Но лезть в откровенное бездорожье мы все же не рекомендуем. С конструктивным обновлением у Pathfinder изменились в сторону уменьшения такие важные для офф-роуда характеристики, как углы съезда/подъема и угол рампы. Да и для безопасного передвижения в колее автомобиль не подготовлен.

Эпилог

Перед тем как вернуть автомобиль дилеру, мы единодушно озвучили мнение, что умеют «буржуи» делать автомобили, и вот бы нашим так. Каково же было общее удивление, когда позже, получив технические характеристики протестированного автомобиля, мы выяснили, что собран он в Российской Федерации, на одном из заводов компании Nissan!

Кто бы мог подумать!..



В БОЙ ИДУТ «ЛЕДОВЫЕ ГЛАД

Первые два этапа уже прошли в Красногорске и Тольятти. Третий этап мы принимаем у себя, в Алматы. Следующие два этапа пройдут в Голландии и Германии.

Шестнадцать сильнейших "Ледовых Гладиаторов" из семи стран мира: Казахстана, Швеции, Австрии, Германии, России, Чехии и Финляндии — боролись за личное первенство на ледяных дорожках стадиона.

Честь Казахстана в мотогонках на льду отстаивал ветеран нашей сборной — Владимир Чеблоков. В качестве запасных участников выступали более молодые спортсмены — Павел Некрасов и Денис Слепухин.

Соревнуются гонщики на очень специфичных мотоциклах: они не оборудованы тормозами, а топливом для агрегатов является спирт. Колеса оснащены шипами размером до 28 мм. Вес мотоцикла без топлива и масла составляет 110 кг, объем двигателя — 500 куб. см. На прямых участках мотоцикл может развивать скорость до 100 км/ч.

Спидвей — одна из самых сложных и опасных дисциплин мотоциклетного спорта. Это стало очевидно даже для неискушенных зрителей, когда уже во втором заезде австрийский мотогощик Харальд Симон столкнулся на огромной скорости со своим товарищем по команде

Впервые после 23-летнего перерыва спидвей возвращается в Казахстан. 14 – 15 февраля 2015 года высокогорный каток «Медеу» встречал 50-й юбилейный Чемпионат мира по спидвею — мотогонкам на ледяном треке на специально подготовленных мотоциклах с шипами.

Францем Цорном и, пробив ограждение, вылетел за пределы трека. От серьезных травм спортсмена уберегла разве что счастливая случайность, тюки с сеном, огораживающие трек, и сугроб снега, в который он благополучно спикировал. После оказанной медицинской помощи гонщик смог продолжить заезды в тот же день.

Кстати, падения, хоть и не столь опасные, сопровождали участников на этом коварном повороте чуть ли не в каждом заезде. Не избежал падения и казахстанец Владимир Чеблоков.

В каждом заезде на старт выходили по четыре спортсмена. По условиям гонки все шестнадцать спортсменов должны были сразиться с каждым из своих соперников. Таким образом, всего планировалось 23 заезда, включая два полуфинала и финал. Заезд длился в течение 1 минуты.

Лидер заезда получал 3 балла; финишировавший следом — 2 балла; приехавший третьим — 1 балл; последний

гонщик не зарабатывал ни одного балла. Победитель определялся по сумме баллов всех заездов. Кроме того, чтобы создать равные условия для всех участников, от заезда к заезду спортсмены еще менялись дорожками, то есть у каждого была возможность проехать как по внутренней, так и по внешней стороне трека.

По завершении первого дня соревнований на высшую ступеньку пьедестала поднялся российский мотогощик Дмитрий Колтаков. Следом за ним расположился австриец Франц Цорн. Замкнул тройку лидеров Дмитрий Хомицевич — опять-таки россиянин. Казахстанец Владимир Чеблоков, к сожалению, занял последнюю строчку таблицы.

На следующий день вопрос о продолжении гонок долго оставался открытым. Дело в том, что, по мнению международных экспертов, лед не удовлетворял установленным стандартам. Из-за аномально теплой (плюсовой) для этого времени года температуры лед



ДИАТОРЫ»

недостаточно промерз за ночь для проведения ледовых гонок. После долгого совещания было принято решение уменьшить трек, сдвинув его к центру, поскольку непромерзший лед был в основном по краям стадиона, и продолжать гонку до тех пор, пока состояние льда будет это позволять. Из-за того, что пришлось перемещать линию трека, старт соревнований задержался на три часа.

Во второй день соревнования проводились по той же схеме, что и в предыдущий. Лед все-таки выдержал 20 заездов. А затем его состояние просто не могло гарантировать дальнейшее безопасное продолжение гонки. Было принято решение приостановить соревнования и не проводить финал и полуфинал, а подсчитать итоги по результатам прошедших заездов.

По результатам второго дня весь подиум принадлежал российским мотогонщикам: Даниил Иванов — на первом месте, следом соответственно — Дмитрий Колтаков и Дмитрий Хомицевич. Казахстанский спортсмен, к сожалению, опять оказался одним из последних в зачете. Подняться на несколько строчек ему удалось только за счет дисквалификации других спортсменов.

Конечно, жаль, что призовые места достались не нашим спортсменам. Было





очевидно, что казахстанцы не подготовлены для участия в подобных соревнованиях на должном уровне, но они постарались выступить как можно лучше и в меру своих возможностей. Справедливости ради, надо отметить, что у нас в республике эта спортивная дисциплина в целом недостаточно развита и ребятам практически негде тренироваться. Свои тренировки они проводят на льду замерзших речек, который сами же и расчищают. Только в этом году у нашей сборной появилась возможность выехать в Башкирию на неделю и хоть немного потренироваться там перед Чемпионатом. Российская же сборная, хоть и молодая, но мощная и опытная. В России регулярно проводятся внутренние чемпионаты, на которых гонщики получают хорошую подготовку. Поэтому ни для кого не стало сюрпризом, что россияне заняли весь подиум.

По мнению спортсменов, Чемпионат прошел, хоть и не на отличном, но на вполне достойном уровне, если не считать состояние льда во второй день соревнований.

Федерация автоспорта Республики Казахстан заключила контракт на проведение следующих этапов Чемпионата мира в Алматы до 2017 года. Хочется верить, что этот срок сотрудничества не ограничится тремя годами. Что, в свою очередь, приведет к развитию спидвея у нас в стране, и к следующему этапу как организаторы, так и спортсмены придут уже более подготовленными.



«ЛЕДОВЫЕ БАТАЛИИ»

Соревнования проводились под эгидой ФАМС, хоть и считались любительскими. Принять в них участие могли как спортсмены, так и любители при наличии сертификата ФАМС и автомобиля, соответствующего требованиям регламента.

Конфигурация трассы была прописана таким образом, чтобы проводить параллельные заезды автомобилей, стартующих в противоположном направлении. Каждый участник должен был выйти на старт поочередно со всеми участниками в своей зачетной категории. Таким образом, участники соревновались не на время, а на результат, и выигрывал тот, кто первым приходил к финишу.

Сама трасса с ледяным покрытием по всей своей протяженности, представляла собой замкнутое кольцо сложной конфигурации длиной около 2 км, где спортсменов ожидали разнообразные повороты, «шпильки», скоростные участки и другие сюрпризы, подготовленные организаторами.

Кроме этого, гонку отличало и большое разнообразие участвующих категорий.

В первый день соревнований, 31 января, трассу открыли самые юные участники категории ЮНИОР – дети в возрасте от 5 до 8 лет на детских квадроциклах.

Далее посостязаться в мастерстве управления автомобилем на скользком льду вышли внедорожники 4x4.

Полноприводные квадроциклы ATV 4x4 и мотовездеходы объединили в одну категорию. Этот заезд стал самым зрелищным и скоростным: маневренная полноприводная мототехника лучше других справилась со скользкой трассой.

Тяжелее всего пришлось заднеприводным квадроциклам ATV 4x2,

которые в первый день соревнований стартовали последними по уже раскатанной предыдущими участниками трассе. На скользкой поверхности «квадрики» вели себя абсолютно непредсказуемо. Во второй день соревнований гонщики состязались в специальной категории «Шип», в которую вошли автомобили без ограничения по приводу, но с обязательным наличием стандартно ошипованной резины. Надо отметить, что проведенные соревнования не требовали от участников особой подготовки автомобилей. Подготовленная трасса не оказывала серьезных нагрузок на подвеску автомобиля, и решающим было только мастерство пилота. Многие приехали на гонку на тех автомобилях, на которых ездят по гражданским дорогам ежедневно. Это позволило новичкам попробовать свои силы в борьбе с профессионалами, в числе которых был неоднократный победитель международных ралли-рейдов Денис Березовский. Для Дениса, кстати говоря, прошедшая гонка была тренировочной перед баталиями на российской зимней Бахе «Россия – Северный лес 2015» – первого этапа Кубка мира ФИА по ралли-рейдам.





ЗАЯВКА НА ТИТУЛ

Над Монако уже ступили сумерки, когда дали старт допам четверга. Первый спецучасток проходил на смешанном ледово-асфальтовом покрытии и показал, что Леб, завершивший карьеру в ралли два года назад, все еще способен активно атаковать на трассе. Показавший второе время Отт Тянак отстал уже на 22 секунды, и больше чем в полминуте был Ожье. Но Тянак на Ford не смог долго поддерживать темп чемпионов, и уже к концу второго спецучастка Ожье вытеснил его со второго места. Не дремал и напарник Себастьяна «младшего» — Яри-Матти Латвала. Финн воспользовался возможностью и поднялся на третью строчку. На этом и закончился первый гоночный день.

Утро пятницы, однако, показало, что судьба подиума далеко не решена. Латвала недостаточно внимания уделил тонкому льду на дороге и тут же откатился на две позиции. Его место сразу же занял

Этап, открывающий сезон чемпионата мира по ралли, привлек повышенное внимание, как и всегда. Всех мучил вопрос о конкурентоспособности обновленных автомобилей. К тому же, как и год назад, в первом этапе чемпионата принял участие девятикратный чемпион мира — Себастьян Леб. Он же и стал лучшим на шейкдауне перед гонкой. Вторым был еще один представитель Citroen — Крис Мик. Замкнул тройку действующий двукратный чемпион мира — Себастьян Ожье. Не уступил он позицию и после начала основной программы.

не дремлющий Тянак. Но и на этом борьба не закончилась. Все же более высокая скорость Volkswagen позволяла пилотам исправлять мелкие погрешности. Позволила и Латвале вновь опередить Тянака. Правда, все эти перестановки не очень положительно повлияли на отставание от лидера. Латвала проигрывал уже минуту с третью, а Ожье тем временем так и держался в 20 секундах от первого места Леба. Однако

к концу утренней пятничной секции ситуация кардинально изменилась. Леб неудачно провел доп, и Ожье разом отыграл 20 секунд. Борьба за лидерство обострилась до предела.

Леб, понимая, что такое положение вещей делает его весьма уязвимым, сразу после начала послеобеденной секции начал атаковать и выиграл 6-й спецучасток. И хотя Себастьян и не сильно оторвался от идущего вторым



World Rally Championship 2015

АВТОСПОРТ

Текст: Егор Белоусов,
фото: © Red Bull Media House

О трассе

Ралли Монте-Карло для WRC, как и гран-при Монако для Формулы-1, всегда особенное событие. Во-первых, дает о себе знать историческое наследие гонки. Во-вторых, условия, в которых проходит гонка, не повторяются ни на одном другом этапе чемпионата. Фактически ралли Монте-Карло является асфальтовым, но свой отпечаток накладывает время его проведения. Даже на юге Франции в середине января в горных районах можно увидеть снежные сугробы и

обледенелые дороги. К тому же не совсем обычно выглядит и расписание гонки. Несмотря на небольшое количество спецучастков, они проходят с четверга по воскресенье. За это время гонщики преодолевают 15 спецучастков общей протяженностью 356,15 км. Самый длинный СУ, протяженность которого составляет 51,7 км, гонщики дважды преодолели в пятницу. А самый короткий, Col Saint Jean – Saint Laurent, пришелся на воскресенье. Его длина равна всего 10,5 км.



ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



Ожье, важно было показать, что он не расслабился и готов атаковать дальше. Однако такие атаки до добра не довели. На 7-м допе Леб перестарался и допустил разворот. Потеря составила почти четверть минуты и ни о каком сохранении лидерства речь уже, конечно, не шла. Закончить пятницу на высокой ноте было крайне важно для обоих дуэлянтов. И во время последнего СУ Себастьяны не жалели сил. Идеальным сценарием для болельщиков был бы минимальный разрыв между пилотами по итогам дня. Но судьба распорядилась иначе. Себастьян Леб шипованной резине предпочел стандартные покрышки и за это ему пришлось расплатиться аварией. На скользком участке трассы он налетел на камень и сломал заднюю подвеску. До сервиса добраться смог, но 6 потерянных минут и характер повреждений ясно дали понять, что на подиуме ралли Монте-Карло француза мы не увидим.

РК, г. Алматы, ул. Розыбакиева, д. 70-21,
тел.: (727) 264 59 11, (727) 379 48 51, факс: (727) 264 59 26,
E-mail: alfa@equip.kz, www.equip.kz

Ралли Монте-Карло:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport»
2. Яри-Матти Латвала «Volkswagen Motorsport»
3. Андреас Миккельсон «Volkswagen Motorsport II»
4. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi»
5. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport»
6. Дани Сордо «Hyundai Motorsport»
7. Элфин Эванс «M-Sport»
8. Себастьян Леб «Citroen Total Abu Dhabi»
9. Мартин Прокоп «Jipocar Czech National»
10. Крис Мик «Citroen Total Abu Dhabi»

Личный зачет:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport» 25
2. Яри-Матти Латвала «Volkswagen Motorsport» 19
3. Андреас Миккельсон «Volkswagen Motorsport II» 15
4. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi» 12
5. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport» 10
6. Дани Сордо «Hyundai Motorsport» 8
7. Элфин Эванс «M-Sport» 6
8. Себастьян Леб «Citroen Total Abu Dhabi» 4
9. Крис Мик «Citroen Total Abu Dhabi» 4
10. Мартин Прокоп «Jipocar Czech National» 2



World Rally Championship 2015

АВТОСПОРТ

Текст: Егор Белоусов,
фото: Red Bull Media House



Суббота началась с отмены 9-го спецучастка. В конце допа собралось слишком много зрителей, и организаторы посчитали чересчур опасным проведение СУ в боевом режиме. В итоге гонщики проследовали по маршруту в дорожном режиме и приготовились выйти на старт самого протяженного допа гонки. Лидерам он дался непросто. Но, несмотря на невысокий темп Ожье и ошибку Латвалы, они сохранили лидирующие позиции. Дополняя потенциальный успех Volkswagen, третьим шел Андреас Миккельсон, вошедший в зону подиума после неудач Леба.

Трио немецкой команды хоть и захватило лидирующие позиции, достаточно серьезно растянулось во времени. Так, после 11 спецучастка Латвала проигрывал Ожье больше минуты. А Миккельсон, в свою очередь, уступал Яри-Матте около 45 секунд.

Под конец субботы гонщикам пришлось подниматься на высоту более 1 300 м над уровнем моря. И если в начале допа дороги уже были сухими, то на вершине гонщиков ждали и лед, и снег.

В столь непростых условиях не слишком хорошо себя проявил лидер гонки Себастьян Ожье. Он проиграл



Уже не в первый раз ралли Монте-Карло дает болельщикам уникальную возможность полюбоваться борьбой между героями дней ушедших и дней сегодняшних. Таковыми считаются Себастьян Леб, завершивший карьеру два года назад, и Себастьян Ожье, два титула которого, похоже, только начало.



своему напарнику разом 20 секунд. И хотя между ними по-прежнему было три четверти минуты, впереди маячили три воскресных дола, которые и должны были решить судьбу гонки.

Но первые воскресные спецучастки не радовали болельщиков борьбой в

первых рядах. Хотя этого можно было ожидать: так как разрывы в первой тройке были близки к минуте, никто не хотел рисковать, понимая, что игра не стоит свеч.

Тем более лидеры не стали особенно стараться на завершающем гонку Power

Stage. В итоге бонусные очки отошли Микку, Лебу и Латвале. На призовой же подиум в полном составе поднялась команда Volkswagen в составе Ожье — Латвала — Миккельсон, подав тем самым серьезную заявку на чемпионский титул сезона 2015 года.

АВТОТРЕЙД

Кар-сити, 4 ярус, 11 бутик; ул. Толе Би, 304
Т.: 8-727-232-13-16, 8-777-341-4444

 БАМПЕРЫ	 КАПОТЫ	 КРЫЛЬЯ	 ДВЕРИ, КРЫШКИ БАГАЖНИКА	 ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	 ШРУСЫ
 РАДИАТОРЫ	 ЗЕРКАЛА	 ОПТИКА	 ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ	 РЕШЕТКИ	 ДИФфуЗОРЫ
 РАМКИ КУЗОВА	 ПОДКРЫЛКИ, БРЫЗГОВИКИ	 РЕМКОМПЛЕКТЫ для ГРМ	 БАЧКИ ОМЫВАТЕЛЯ	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: white; text-shadow: 2px 2px 0px #FF0000;"> АВТО ЗАПЧАСТИ </div> <p style="color: white; margin: 0;">www.sklad.autotrade.kz www.autoradiator.kz</p>	
 ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТЕЛЯ	 АВТОСТЕКЛО	 СТОЙКИ, АМОРИЗАТОРЫ			

F-1 2015

АВТОСПОРТ

Текст: Егор Белоусов,
Фото: автоспортивных команд



ФОРМУЛЬНАЯ ПР

Межсезонье в Формуле-1 – период не очень насыщенный, но по-своему приятный и волнующий. Болельщики считают дни до презентации любимой команды, до начала тестов и, конечно же, до первой гонки сезона. Команды заканчивают сборку новых болидов, готовясь сдернуть с них покрывало на презентации. Однако в последние годы презентации все чаще уступают место разнообразным онлайн мероприятиям. Тем значительнее выглядят настоящие показы новых болидов.

Одним из таких показов отметилась Force India, которая первой показала технику 2015 года. VJM08 была презентована в Мехико. Такой выбор места сделан не случайно: одним из основных спонсоров команды является мексиканская

компания Telmex.

Однако назвать представленный болид новым довольно сложно. По факту это прошлогодняя машина с новым носовым обтекателем и раскраской. Этот же болид должен был отработать и первую серию тестов в

Хересе. Но в итоге команда отказалась от такого решения, и по-настоящему новый болид был показан лишь перед началом тестов в Барселоне. Таким образом, первыми показав новую раскраску, Force India последними представили новый автомобиль.

Ближе к началу первой тестовой сессии презентационная активность повысилась. 30 января McLaren представила новый болид с силовой установкой Honda. Вопреки ожиданиям, команда не стала возвращаться к традиционным цветам McLaren Honda начала 90-х, а лишь ограничилась добавлением черного и оранжевого. Говоря о нынешней конструкции и не вдаваясь в детали, можно отметить лишь





ЧЕЛОВЕЧЕСТВО

новый носовой обтекатель, который стал значительно ниже и напоминает теперь аналогичное решение канувшей в Лету команды Virgin/Marussia 2-летней давности.

В чем-то схожим оказалось и решение Ferrari. Но что было более важно для болельщиков итальянской команды, так это расчетное увеличение мощности двигателя: на 80 л. с., по слухам.

В один день с Ferrari новый болид показала еще одна команда, использующая двигатели итальянской марки, — Sauber. Швейцарцы решили кардинально изменить свою раскраску и представили болид в сине-желтой гамме. Такое решение связано с новым спонсором, Banco do Brasil, пришедшим в команду

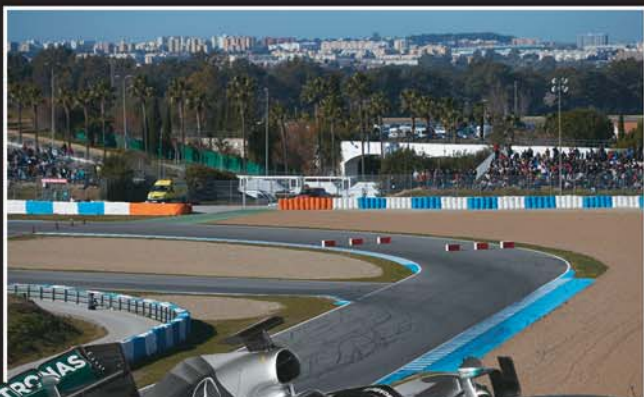
вместе с Фелипе Насером.

Среди команд Red Bull первым болид продемонстрировал младший коллектив. Несмотря на фактическое отсутствие амбициозности Toro Rosso, руководитель команды заявил, что в этом году они рассчитывают прибавить. Гораздо больше внимания привлек новый болид Red Bull. Но привлек не какими-то особенными техническими решениями, а раскраской. Черно-белая гамма была подобрана таким образом, чтобы даже при самом тщательном рассматривании фото и видео с болидом нельзя было точно различить очертания

F-1 2015

АВТОСПОРТ

Текст: Егор Белоусов,
Фото: автоспортивных команд



деталей. Похоже, австрийской команде было что скрывать. Возможно, с этим связано и то, что команда даже не устроила традиционную фотосессию, а сразу выпустила болид на трассу.

Перед самым началом тестов болиды показали Mercedes и Williams.

Накануне презентаций многих интересовал вопрос, исчезнут ли «носы утконоса». И, как выяснилось, не все команды кардинально пересмотрели строение носового обтекателя. Небольшие выступления остались у Force India, Sauber и Williams. В таком составе команды начали тесты в Хересе. Недоставало лишь команды Lotus, которая ждала прибытия нового болида с базы в Энстоуне.

К результатам тестов всегда стоит относиться осторожно,

особенно к их первой серии. В этом году, как и на протяжении многих лет, первые испытания новых болидов прошли на испанской трассе Херес. Этот автодром является самым теплым тестовым полигоном в Европе и может использоваться круглогодично. Однако температура в начале февраля здесь далека от средних значений, которые отмечаются по ходу сезона. Тем не менее в рамках программы по сокращению расходов Формула-1 отказалась от поездки в Бахрейн, как это было в прошлом году, и ограничилась испытаниями на испанских треках.

Первые дни тестовой сессии всегда уходят на проверку работы базовых элементов и их взаимодействия в боевых условиях. В такой ситуации лучшего гонщика по итогам каждого дня можно определять, скорее, по количеству пройденных кругов, нежели по установленному времени. Надежность здесь гораздо важнее скорости. Хотя и лучшее время полностью



ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop



исключать из критериев не стоит, так как болид, показывающий лучшее время на тестах, вряд ли окажется самым медленным во время гоночных уик-эндов.

Подтверждая эту логику, абсолютным лидером тестов в Хересе стала команда Mercedes. Льюис Хэмилтон и Нико Росберг за три дня преодолели рекордную дистанцию — 516 кругов, что эквивалентно примерно семи с половиной дистанциям гонки. По утверждению экспертов, инженеры Mercedes пытались выяснить пределы возможного различных агрегатов нового болида, поэтому автомобиль часто останавливался на трассе.

Серьезное внимание привлекла и команда Ferrari. На протяжении трех из четырех дней Себастьян Феттель, а потом и Кими Райкконен, занимали первое место в протоколе. Однажды Кими стал вторым.

По словам гонщиков «Скудерии», болид хоть и нуждается в дальнейшей доработке, но его базовая версия уже гораздо лучше, чем в прошлом году. Стоит

отметить, что в тот день, когда Ferrari показали второе время, лучшим стал другой болид с двигателем итальянской фирмы — Sauber. Кстати, в остальные дни гонщики швейцарской команды были на втором месте. Такое доминирование двигателей Ferrari подкрепляется еще одним фактом: они преодолели наибольшее количество километров. Отчасти это подтверждает, что, не растеряв надежности, на которую грех было жаловаться и в прошлые годы, в Маранелло смогли найти еще несколько десятков «лошадей» для своей силовой установки.

Не так радужно складывается ситуация у Honda. Японским мотористам сейчас приходится бороться с «детскими болезнями», которые другие команды преодолели год назад. В итоге во всех рейтингах тестов в Хересе пилоты McLaren оказались на последних строчках.

Но все эти рейтинги можно было выбросить в мусорное ведро после старта тестов в Барселоне и, тем более, после начала австралийской гонки. ■

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.03.2015 на e-mail: info@pitstop.kz

Обязательно указывайте свои контактные данные (Фамилию, Имя, номер телефона и название города), чтобы мы могли в случае правильного ответа вручить вам призы. Среди призов и подарков мы разыгрываем автохимию, а также, наши фирменные сувениры: футболки и майки с фирменной символикой журнала и призы от наших партнеров. Призы получают три участника, приславшие первыми правильный ответ до указанной даты.



Ответы принимаются до 10.03.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №1-2015 Opel Meriva

Победители викторины №1-2015:

ПРИЗЫ

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Петров Александр (г. Алматы) | Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л |
| 2. Калиев Мирас (г. Алматы) | Очиститель стекол+ набор салфеток |
| 3. Костикова Алена (г. Алматы) | Очиститель стекол |

Для получения призов необходимо связаться с редакцией по тел.: (727) 2608527, 2969809 в рабочие дни с 10:00 до 18:00

Ответы на сканворд опубликованный в Pitstop №1(88)-2015

А	К	Ы	Н			Л		Х
	У		И	У	Д	А		О
	Л		Т		О	Д	И	Н
Д	И	О	Р	А	М	А		Д
У			А		И	Н	К	А
Ш	А	Й	Т	А	Н		Л	
Е		О			О	К	О	П
В	Ы	Д	Р	А		А	У	Л
Н			В		У	Р	Н	А
О	В	Ч	А	Р		А		Н
С		У	Ч	А	С	Т	И	Е
Т	О	Н		Н		А	Н	Т
Ь		И		Г	Р	У	Д	А

↙	Нечто нереальное	↙	Птичьи челюсти	↙	Отрицательный ион	↙	Вертикальный брус	Яблочное вино
↘					Строительный материал			
	Вуди ..., режиссёр		Гнёт, притеснение				Распорядок жизни	
↘					36 дюймов			
	Вид клейма	Ядро куриного яйца	Слуга у хана					
↘			Мужское имя	Урожай травы		Опекун, попечитель		Бусы, ожерелье
	Левый приток Днепра	↙						
	Флотская снасть		Куча ребяташек	Японская борьба				
↙					Пилотажный прибор		Короткая юбка	
	Поделки из бумаги							
	Грузинский грузовик				Южное дерево			
	Один из кошачьих	Дворянский титул						
↙					Город карнавалов			

Он: Слушай, я там телефон забыл. Можешь выключить его, а то звонить будет.
Она: Тебе СМС пришло от Сергей Борисыча...
Он: Вот же, блин...
Она: Говорит, что он «сучала без тебя этой ночью»...
Он: Вещи мои собрала?
Она: Да, лежат около двери.

Мужик просыпается с утра, а на груди сидит барсук:
— Ты кто?
— Барсук.
— А чего ты тут делаешь?
— Да на вас, алкашей, никаки белок не хватит...

Я понял, что окончательно свихнулся, когда с помощью 2 пальцев пытался увеличить картинку в журнале.

СМС от жены: « Я помяля

машину!»
Муж, хватаясь за голову: «Господи, пусть это будет Ы!»
— Эй, слышишь, в чужое счастье не лез!»
— Что?
— Говори: руки от моей шоколадки убрала!

Женский глаз имеет уникальнейшую структуру: он с 5 метров способен увидеть чужой женский волос на одежде мужчины, но при этом в упор не видит края гаражных ворот!

Ночью сын зовет маму:
— Мам! Принеси воды!
— Сам встань и напейся!
— Мам, ну принеси!
— Будешь канючить, дам ремня!
— Ну вот, будешь вставать за ремнем, и воды принеси!..

Сегодня в детской программе

«Спокойной ночи, малыши!»
кукловод случайно ударился головой об стол. Таких пожеланий на ночь дети еще не слышали!

Плачет девушка на стоянке, сидя в новеньком BMW, вся в слезах и губной помадке: три педальки, а ножки — две.

Самую большую силу притяжения имеет кровать в понедельник утром.

На море неимоверный шторм. Прибегает пассажир (в ужасе):
— Господин капитан, сколько до ближайшей суши???
— Две мили.
— Направо или налево, господин капитан?
— Вниз!

Мужик после долгого выматывающего спора с тещей

обращается к сыну:
— Сынок, принеси-ка бабушке крем для губ.
— Какой крем?
— Такой в тюбике, на нем «Момент» написано.

Лучшее окончание спора с женщиной — притвориться мертвым.

— У вас есть возможность откладывать деньги?
— Возможность есть, денег нет.

Когда я был пионером, мне рассказывали, как хорошо будет жить в будущем. Сейчас мне рассказывают, как хорошо было жить, когда я был пионером.

Социологи установили, что, подняв с ковра нитку, которую не смог всосать пылесос, 85% мужчин бросают ее обратно, чтобы дать

ЮМОР



пылесосу еще один шанс.

Хорошо, что есть, что вспомнить. Плохо, что внукам об этом не расскажешь.

Учительница русского языка, проходя возле кабинета трудовика, наступила на гвоздь! Трудовик был в шоке! Таких филигранных деепричастных оборотов на русском матерном он никогда не слышал!

— Доктор, я как получу зарплату, так смеюсь не переставая!
— Ну и хорошо! Смех продлевает жизнь!
— То есть до пенсии дотяну?
— Конечно! А там еще смешнее будет!

Журнал Pitstop можно приобрести:

В сетях **КазПРЕСС**, **МирПРЕС**, и киосках «АиФ», «Бурда Алатау Пресс», у частных распространителей.

Журнал можно получить бесплатно:

в автосалонах г. Алматы

RENAULT #1 - г. Алматы, пр. Суюнбая, 187 "А"
RENAULT #2 - г. Алматы, мкр. Аксай-3А, 79А
HYUNDAI - г. Алматы, пр. Суюнбая, 245а
TOYOTA - г. Алматы, пр. Суюнбая, 151
TOYOTA - Алматы, пр. Райымбека 505
SUBARU - г. Алматы, ул. Тюлькубасская, 2
NISSAN - г. Алматы, пр. Суюнбая, 243
HONDA - г. Алматы, пр. Суюнбая 211
SSANGYONG - г. Алматы, пр. Суюнбая, 38а
BMW | MINI г. Алматы, пр. Райымбека, 115
GAZ - г. Алматы, пр. Райымбека, 173

«PERFECT» - г. Алматы, пр. Рыскулова 68а
MERCUR AUTO - г. Алматы, ул. Майлина 79
БИПЭК Авто - г. Алматы, ул. Майлина, 240а
BLUE STAR - г. Алматы, ул. Стасова 102
Allur Auto - г. Алматы, Суюнбая 159А
BRABUS - г. Алматы, проспект Суюнбая 187/2
NEOCAR - г. Алматы, ул. Тунтубаева, 19
На автомойках и в сервисных центрах
Автомойка Пейш - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
CAR SERVICE ASV - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
Leon-T+ - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
МЕДИНА - г. Алматы, ул. Рыскулова, д. 31
Formula-7 - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131
«На Дунаевского» - г. Алматы, ул. Дунаевского, 20
TEMIR AVTO - г. Алматы, ул. Аносова, 129
IBS-Service - г. Алматы, пр. Суюнбая, д. 150а
Sonax - г. Алматы, ул.Центральная 1а

ASTRUM - г. Алматы, пр. Суюнбая, д. 110
"Pegas" - г. Алматы, пр. Райымбека, 206в/2
"Блеск" - г. Алматы, пр. Сейфуллина, д. 306
"Таза" - г. Алматы, ул. Шевченко, 96
DDT - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 476
"Вирта" - г. Алматы, пр. Рыскулова, д.66
"Форсаж" - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 130
"Бархан" - г. Алматы, ул. Досмухамедова, д. 82
PS-AUTO - г. Алматы, ул. Тургут Озала 150
"Сайран" - г. Алматы, Толе би, 279д
"ЖОМАРТ" - г. Алматы, ул. Жандосова, д. 87
"АВТО-АЛЪЯНС" - г. Алматы, пр. Рыскулова, д. 68
"Inter-Сервис" - г. Алматы, ул. Сейфуллина, д. 321
"Автомир" - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 225
"Москва" - г. Алматы, ул. Розыбакиева, 166 б
"Москва" - г. Алматы, Коммунальная, 12
Formula-7 - г. Алматы, мкр. Аксай 3а, д. 79А

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



РЕКОМЕНДОВАН
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



КАЕТАН КАЕТАНОВИЧ И ЯРЕК БАРАН
- 4 КРАТНЫЕ ЧЕМПИОНЫ ПОЛЬШИ
В АВТОМОБИЛЬНЫХ ГОНКАХ

*Рекомендую
Kajetan
Kajetanowicz*



www.dav.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: (727) 294-28-65, 294-22-78, 294-23-80 E-mail: info@dav.kz

TITAN

GERMAN MOTOR OIL

**МОТОРНОЕ МАСЛО,
СОЗДАННОЕ ДЛЯ
ДВИЖЕНИЯ
В БУДУЩЕЕ**



**Phaeton
DC**

Абсолютное качество для автомобилей
Ultimate Automotive Solutions

Компания ТОО "Phaeton DC", официальный импортер продукции концерна FUCHS в Республике Казахстан на территории Средней Азии.
Тел.: +7 (727) 3560-560

www.phaeton.kz