

+ СКАНВОРА

НОВОСТИ | КОНЦЕПТЫ | РЕКОМЕНДАЦИИ | ТЮНИНГ | АВТОСПОРТ

КАЗАХСТАН

pitstop

www.pitstop.kz

3(90) 2015

3



ФИНЛЯНДИЯ, Г. ПОРВО, ПОЛИГОН PREMIER PARK
NOKIAN HAKKA BLACK SUV

PORSCHE CAYMAN GT4
АРСЕНАЛ

“ЗИМНИЙ СПРИНТ-2015”
АВТОСПОРТ

SUZUKI VITARA NEW
ТЕСТ-ДРАЙВ

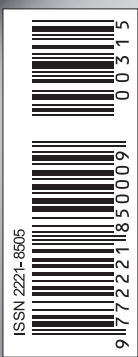
KIA RIO 2015
ШОУРУМ

RENAULT KADJAR
ШОУРУМ



2015

SKODA SUPERB



Заставляет сердце биться быстрее
Серия масел MOTUL 8100 — адреналин для Вашего двигателя

ГРУППА КОМПАНИЙ DAV
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В КАЗАХСТАНЕ ТОО "DAV"
г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел.: 294-28-65, e-mail: info@dav.kz

MOTUL

РЕКЛАМА И ПОЛИГРАФИЯ

nouvelle

ОФСЕТНАЯ ПЕЧАТЬ
Буклеты, брошюры, лифлеты, флаеры, 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

2015

TM



ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС

ЖУРНАЛ Pitstop совместно с журналом «Автомастер» проводят конкурс среди представителей автобизнеса г. Алматы.



«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»

путем голосования на сайте www.pitstop.kz
мы выберем лучших из лучших!

Голосование проходит на сайте
www.pitstop.kz с 20.03.2015 по 20.05.2015

www.pitstop.kz
www.a-master.kz

ТВОЙ ГОЛОС МОЖЕТ СТАТЬ РЕШАЮЩИМ!

Журнал «Pitstop» № 3 (90) 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: Артем Киселев, Сергей Камнев, Дмитрий Саблин, Серик Туленов, Эдуард Кричевский, Михаил Логинов, Татьяна Дружинина, Егор Белоусов.

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:

4-7



PORSCHE CAYMAN GT4: ВСЕ НА ТРЕК!

Porsche – это религия. Если вы никогда не ездили на автомобилях этой марки, то вы не знаете, что такое настоящий драйв. Компания Porsche выкатила на подмошки автосалона в Женеве – трековое купе Cayman GT4, самый зажигательный во всем семействе.

8-11



SKODA SUPERB: С ПРЕТЕНЗИЕЙ НА БОЛЬШЕЕ...

Официальный дебют третьего поколения флагмана модельного ряда Skoda, лифтбэка Superb, состоялся на автосалоне в Женеве в начале марта, однако несколько сотен выбранных чешской компанией персон смогли познакомиться с новинкой на две недели раньше в Праге.

12-15



KIA RIO: ВЕСЕННИЕ ОБНОВКИ

Kia Rio нынешнего поколения приобрел широкую и заслуженную популярность во всем мире благодаря приятному дизайну, созданному Питером Шрайером, адекватной ценовой политике производителя и неплохой комплектации. Но одно дело завоевать популярность, а другое – удержать ее.

18-21



RENAULT KADJAR: СРЕДНИЙ СЫН

В модельном ряду компании Renault есть два относительно чистокровных кроссовера: среднеразмерный Koleos и крошка Captur (переименованный Dacia Duster не в счет). Нынешней весной нишу между ними заполнила модель Kadjar. Что это за зверек и откуда растут его ноги, расскажем прямо сейчас.

22-26



ФИНСКИЕ НОВИНКИ ДЛЯ ПЛОХИХ ДОРОГ

Прошлой осенью компания Nokian Tyres презентовала ряд новинок в сегменте летних шин. Официальная премьера и первые тесты прошли в Финляндии. Среди приглашенных на мероприятие гостей был и представитель журнала Pitstop.

30-34



ТЕСТ SUZUKI VITARA NEW

Дорогая, но проходимая, небольшая, но вместительная – таковой была первая Suzuki Vitara 1988 года, автосимвол 90-х в самых разных уголках мира. В первый же год выпуска японский компактный внедорожник разошелся тиражом в 60 000 экземпляров.

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



«ПОБЕДНАЯ СЕРИЯ»

Компания УАЗ в конце этого года снимает с конвейера внедорожник УАЗ «ХАНТЕР». На прощание Ульяновский автозавод выпустил специальную версию модели с символическим названием «Победная серия». На ее создание разработчиков вдохновило 70-летие Победы в Великой Отечественной войне, которое мы отмечаем 9 Мая.

При оформлении кузова и в оснащении автомобиля

разработчики постарались воскресить образы, знакомые нам по легендарному фильму «В бой идут одни старики». На боковинах автомобиля, например, нарисован тот же нотный стан, что и на фюзеляже самолета главного героя фильма с позывным «Маэстро».

Автомобиль оснащен по всем правилам подготовки «боевого» внедорожника: стальные диски, внедорожная резина, защита рулевых тяг.




Кроме всего прочего, в оснащение автомобиля входит набор военной тематики: армейская плащ-палатка, добротный вещмешок с нашивками, солдатский котелок и шанцевый инструмент. Заказать «прощальную

версию» можно в автосалонах официальных дилеров марки.

АВТОМАЛЯР



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

www.avtomalyar.kz

ВСЕ НА ГАЗ!

Ассоциация Казахстанского автобизнеса (АКАБ) провела исследование на тему применения автолюбителями газобаллонного оборудования (ГБО).

Выяснилось, что в 2014 году в республике порядка 15 тысяч автовладельцев переоборудовали свои автомобили, при этом наибольшая их часть осуществила переход на газовое топливо во втором полугодии.

Как отметили эксперты, такая активность связана с осенним удорожанием топлива: чем топливо становилось дороже, тем большее количество автовладельцев переходило на газ. Только за последние 3 месяца прошлого

года было переоборудовано 5195 единиц техники.

По мнению представителей АКАБ, переход автомобиля на сжиженный газ позволяет уменьшить нагрузку на экологию и сэкономить на заправке автомобиля, так как это горючее стоит несколько дешевле обычного бензина и имеет более высокий КПД.

Специалисты АКАБ также высказались по поводу того, что отсутствие развитой сети газозаправочных станций сдерживает увеличение спроса на газобаллонное оборудование. Кроме этого, АКАБ выступает с инициативой введения льгот для владельцев экомобилей и автомобилей с газобаллонным оборудованием.

Хорошие новости от RENAULT

RENAULT запускает в Казахстане весеннюю сервисную кампанию, в рамках которой с 17 марта по 30 апреля 2015 года в официальных дилерских центрах марки владельцы автомобилей RENAULT смогут пройти диагностику наиболее важных узлов и агрегатов автомобиля всего за 999 тенге. В указанный срок значительно будут снижены и цены на запасные части, такие, как компоненты ГРМ, колодки,

амортизаторы.

В рамках названной суммы специалисты проведут комплексную проверку ходовой части автомобиля, тормозной системы, уровня зарядки АКБ, плотности охлаждающей жидкости, уровня рабочих жидкостей, работоспособности приборов внешней световой сигнализации, стеклоомывателей и стеклоочистителей переднего и заднего стекол, состояния шин.

Aleks studio



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



TOYOTA I-ROAD

Компания Toyota запустила необычный эксперимент. С апреля этого года жители японского города Токио получат возможность арендовать в качестве городского транспорта ультрасовременные электромобили Toyota i-Road для поездок на небольшие дистанции. Проект является частью глобальной системы городского транспорта нового поколения, разработанной специалистами компании «Тойота». Подобное решение проходит тестирование во Франции. Располагаться такие пункты проката будут вблизи деловых центров и городских достопримечательностей.



Вместе с запуском проекта стартует и привязанный к системе интернет-сервис, обеспечивающий пользователей информацией о наличии свободных автомобилей и ближайших станций подзарядки.

Toyota i-Road — это сверхкомпактное транспортное средство, разработанное инженерами компании как ответ на урбанизацию и ухудшающуюся экологию. Автомобиль сочетает в себе маневренность мотоцикла и устойчивость автомобиля. Его длина составляет 2345 мм, а ширина — всего 870 мм при высоте 1455 мм. Запас энергии батареи позволяет проехать на одной подзарядке до 50 км с максимальной скоростью 60 км/ч.



Автомобили Ford подешевеют



Официальный представитель марки Ford, компания Caspian Motors, сообщила о старте продаж в Казахстане автомобилей Ford EcoSport и Ford Focus российского производства. Автомобили собираются на базе автозаводов Ford Sollers, и ранее они поставлялись исключительно на внутренний рынок РФ.

Представители марки особо отметили, что Казахстан имеет независимую от Российской Федерации дистрибьюторскую сеть и продает автомобили, произведенные на европейских, турецких и других заводах марки Ford. Такая схема поставок сохранится и в будущем. В ближайшее время планируется расширение представленного в Казахстане модельного ряда актуальными европейскими новинками, в том числе произведенными в России. Запчасти для обслуживания и расходные материалы Казахстан будет, как и прежде, получать из Европы.

Глобально Ford имеет жесткое распределение рынков дистрибуции, и, похоже, с изменением экономической ситуации в РФ эта дистрибуция меняется с пользой для нашего рынка. Теперь наши дилеры будут получать автомобили от ближайшего к нашей стране производителя, а это экономия на транспортировке и отсутствие пошлин (в пределах территории Таможенного союза), что неизбежно скажется на розничной стоимости. Представители марки уже обещают установить цены, конкурирующие с предложениями серых дилеров. К примеру, цены на новый Ford Focus начинаются с отметки 17500 USD. При этом клиент официального автосалона Ford получит весь комплекс послепродажного и гарантийного обслуживания. Автомобили, завезенные серыми дилерами, такую гарантию теряют.

На сегодняшний день Ford в Казахстане имеет 3 автосалона и 4 дилерских центра: в Алматы, Актобе, Павлодаре, Кустанайе и Усть-Каменогорске. В последующем компания планирует расширение дистрибьюторской сети и увеличение доли марки Ford в общих продажах официальных дилеров до 5-6%.



ВСЕ НА ТРЕК!



PORSCHE САУМА

Porsche — это религия. Если вы никогда не ездили на автомобилях этой марки, то вы не знаете, что такое настоящий драйв. Даже Cayenne, который многие не считают настоящим Porsche, способен подарить удивительные ощущения, особенно в версии Turbo S. А что уж говорить о чистокровных моделях! И вовсе не обязательно это должен быть 911. Есть экземпляры не менее крутые. Один из таких компания Porsche выкатила на подмошки автосалона в Женеве — трековое купе Cayman GT4, самый зажигательный во всем семействе.



Давайте начнем с главного — с мотора. В движение Cayman GT4 приводится 3,8-литровой оппозитной «шестеркой», такой же, как у Carrera S, но дефорсированной до 385 л. с. мощности и 420 Нм. И это все равно больше на 45 «лошадок» и на 40 Нм, чем у Cayman GTS, считавшейся до сего момента самой продвинутой модификацией Cayman. При этом коробка передач у новинки исключительно механическая 6-ступенчатая — никакого «автомата». Это несколько странно, но, вероятно, оправдано. Хотя бы тем, что с места до 100 км/ч двухдверка выстреливает за



У Porsche Cayman GT4 прижимной силы больше, чем у любой из модификаций семейства.

GT4

4,4 секунды, то есть на полсекунды быстрее, чем GT3 с «механикой». Да и максимальная скорость у нее выше — 295 против 285 км/ч.

На таком автомобиле не грех и на гоночную трассу. На Нюрбургринг, например. Это не просто легендарное кольцо, видевшее множество триумфов и, к сожалению, унесшее немало жизней. Это еще и Мекка для автопроизводителей спорткаров. Прежде чем пустить модель в серию, ее практически всегда обкатывают в «Зеленом аду», и если удастся показать достойный результат, он тут же становится достоянием общественности. Так вот, Porsche Cayman GT4 проехал кольцо старого Нюрбургринга за 7 минут и 40 секунд — результат, с которым в свое время отметились такие монстры, как Lamborghini Murcielago LP640, Mercedes-Benz SLR, McLaren и Porsche 911 GT3 997 Mk II. Неслабо!

Если заглянуть под кузов Cayman GT4, станет понятно, что позволяет ему быть таким напористым и резвым. Дело не только в двигателе. Почти все шасси

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,
уг. ул. Сейфуллина,
тел.: (727) 292 60 81,
тел./факс: (727) 292 63 42,
E-mail: info@autoviz.kz

www.autoviz.kz



PORSCHE CAYMAN GT4

У новинки такая же, как у 911 GT3, высокоэффективная тормозная система, которую за дополнительную плату можно укомплектовать углеродокерамическими дисками. А если сравнивать GT4 с Cayman GTS, стоит отметить уменьшенный на 30 мм дорожный просвет.



немецкие инженеры собрали из компонентов 911 GT3, за исключением нескольких принципиально важных узлов. В частности, в задней подвеске GT4, равно как и спереди, использованы стойки конструкции McPherson, тогда как у 911 GT3 сзади установлена многорычажная конструкция. Отдельные шаровые шарниры в составе обеих подвесок обеспечивают особенно жесткое крепление конструкции к кузову, способствуя тем самым более точному направлению колес. Высоту, развал и схождение, а также стабилизаторы можно индивидуально регулировать в зависимости от особенностей гоночной трассы, если владелец GT4 решится вывести ее на таковую. И тут совсем не лишней будет фирменная активная подвеска PASM. Она непрерывно меняет усилие амортизации на каждом отдельном колесе в зависимости от стиля вождения и условий движения. Нажатием кнопки можно выбрать одну из двух спортивных программ: нормальный режим для спортивного вождения на дорогах общего пользования или спортивный режим для максимальных поперечных ускорений и оптимальной тяги на кольцевой трассе.

У новинки такая же, как у 911 GT3, высокоэффективная тормозная система, которую за дополнительную плату можно укомплектовать углеродокерамическими дисками. А если сравнивать GT4 с Cayman GTS, стоит отметить уменьшенный на 30 мм дорожный просвет.

Ни один автомобиль не сможет стать по-настоящему быстрым, если инженеры, его создавшие, не провели тысячи часов в аэродинамической трубе, шлифуя каждый миллиметр кузова и филигранно отстраивая активные и пассивные элементы аэродинамики. У Porsche Cayman GT4 прижимной



Для просмотра видео
сканируйте qr-код



силы больше, чем у любой из модификаций семейства. Причем генерируется она для загрузки не только задней, но и передней оси. Естественно, чтобы обеспечить достаточный уровень охлаждения, воздухозаборники несколько расширили.

Стандартный интерьер Sauman GT4 мало чем отличается от исходной версии купе. Здесь иные кресла с комбинированной обивкой из кожи и алькантары, а также переформленный руль. Но если не покуситься на заказ опций, вместо обычных кресел можно получить карбоновые «ковши», всевозможные декоративные накладки, пакет Sport Chrono с приложением TrackPrecision, который позволяет автоматически отсекают время прохождения круга через GPS, просматривать на смартфоне различные данные о прохождении круга (скорость, углы поворота, участки торможения и ускорения, передачи и частоту вращения двигателя), а также управлять этими данными, делиться ими и сравнивать их с другими водителями, многоточечные ремни безопасности и другие атрибуты уже не спортивного, а гоночного автомобиля.

Ну и, наконец, информация, которую мы оставили напоследок, потому что обычно она не имеет принципиального значения для покупателей автомобилей уровня Sauman GT4.

Во-первых, это расход топлива. Справедливости ради надо сказать, что с учетом возможностей трекового купе он очень щадящий – 10,3 л на 100 км в комбинированном цикле.

И второй момент – цена. В Германии за Porsche Sauman GT4 просят 85779 евро. Это на 12 тысяч евро больше, чем стоит Sauman GTS и на 5 тысяч меньше базового 911, притом что по динамике разгона Sauman GT4 превосходит даже 911 Carrera S. Впрочем, вполне возможно, что уже осенью немцы представят версию GT4 и для легендарной 911, дабы статус-кво был восстановлен.

ХРОНОТР-АФ

МАРТ В ИСТОРИИ



90 лет назад

26 марта 1925 года родился Чарльз Спенсер Кинг – выдающийся инженер, причастный к большей части успехов автомобильной Британии второй половины XX века.

В 1945 году Кинг пришел на работу в компанию Rover, где сначала занимался

проектами газотурбинных прототипов. Затем он возглавил разработку инновационной модели P6, перевернувшей представление европейцев о машинах бизнес-класса и первой завоевавшей титул «Автомобиль года».

В 1970-м увидел свет Range Rover – еще один революционный автомобиль, фактически, первый SUV в современном понимании этого термина.



После присоединения «Ровера» к корпорации British Leyland Кинг был вынужден адаптироваться к условиям вечного недостатка средств и показал иную грань своего таланта: способность добиваться высоких результатов, используя только недорогие в производстве решения.

Параллельно Кинг участвовал во всех концептуальных разработках BL, в том числе в проектах серии ECV – автомобилях, максимально сберегающих энергию. Внес он свой вклад и в знаменитые моторы Rover K-серии, совершившие прорыв в начале 90-х.

В честь Чарльза Спенсера Кинга, к тому моменту уже вышедшего на пенсию, в 1990 году назвали юбилейную серию Range Rover CSK, приуроченную к 20-летию модели.

65 лет назад

9 марта 1950 года состоялись первые трековые испытания газотурбинного Rover T1. Во время Второй мировой войны на заводах Rover собирали двигатели для самолетов, и в 1946-м дирекция фирмы решила адаптировать авиационные технологии к автомобилям. Прототип T1 (также известный как Jet 1) построили на основе серийного седана P4 75, срезав крышу и поместив мотор за передними сиденьями. Тесты прошли успешно, что дало старт долговременной программе исследований.

С каждым годом газотурбинные «Роверы» становились все более пригодными для повседневной эксплуатации. Уменьшался расход топлива, сокращалась «яма» на низких оборотах, наконец, инженеры даже придумали, как тормозить с таким двигателем. Переднеприводный T4 (1961) уже был близок к серийному выпуску, а в 1963 – 1965 гг. газотурбинные машины совместного производства Rover и BRM соревновались в Ле-Мане.

«Ровер» намного опередил таких гигантов, как GM, Chrysler или Fiat, а скромные размеры компании позволяли в перспективе легче перестроить производство. Но вхождение марки в огромную корпорацию British Leyland поставило крест на смелых планах, и к середине 70-х программа окончательно закрылась из-за отсутствия финансирования.



SKODA SUPERB

РЕПОРТАЖ

Текст: Сергей Камнев
Фото автора и компании Skoda



С ПРЕТЕНЗИЕЙ НА БОЛЬШЕЕ

Официальный дебют третьего поколения флагмана модельного ряда Skoda, лифтбэка Superb, состоялся на автосалоне в Женеве в начале марта, однако несколько сотен выбранных чешской компанией персон смогли познакомиться с новинкой на две недели раньше, в рамках закрытого допремьерного показа в Праге. Среди гостей этого мероприятия был и корреспондент журнала Pitstop, разузнавший о новом Superb практически все.

Вероятно, найдется немало критиков внешности третьей генерации Skoda Superb. Ее, предполагаем, будут называть увеличенной Octavia или указывать на схожесть головной оптики с Seat, или даже сравнивать чешскую новинку с Audi. Дискуссия может быть жаркой, но вряд ли кто-то осмелится заявить, что Superb лишена изюминки. Безусловно, изюминка у нее есть. И пусть явно заметны некоторые черты сходства, и пусть концепт VisionC все-таки чуть смелее и его влияние на Superb могло бы быть более сильным, но отказать шеф-дизайнеру Skoda – Йозефу Кабану – в чувстве стиля нельзя. Он сформировал философию современного дизайна марки и в точности ее придерживается. Простые, острые, но в то же время эффектные линии, соединенные между собой в





правильных пропорциях, создают цельный образ лифтбэка, виртуозно балансирующий на грани строгости и элегантности.

Не меньше прямых линий и в интерьере. Своей геометрической точностью салон Superb напоминает кабинет бухгалтера, но иначе гармония с экстерьером была бы нарушена. Да и не беспокоит это, поскольку основное достоинство интерьера лифтбэка вовсе не в дизайне, а в просторе и функциональности.

Большое влияние на компоновку нового Superb оказало расширение колеи и увеличение на 80 мм расстояния между осями. Но тут важно понимать, что удлинение колесной базы по факту дало прибавку пространства в ногах только передним сиденьям за счет того, что переднюю ось чуть сдвинули вперед ради уменьшения переднего свеса – Йозеф Кабан утверждает, что так лучше для пропорций. Остальная же часть разъехавшейся базы ушла на увеличение объема багажника. Superb получил дополнительные 30 л и теперь щеголяет рекордными для класса 625 кубическими дециметрами.

Кстати, у чешского флагмана больше нет пятой двери-

ХРОНОТР-АФ

МАРТ В ИСТОРИИ



60 лет назад

10 марта 1955 года в Женеве сыграл премьеру Fiat 600 – первый в истории марки автомобиль с задним расположением мотора. Компакт нового поколения был призван «посадить на колеса» всю Италию, поэтому машину задумывали, с одной стороны, простой и доступной по цене, а с другой – устойчивой и хорошо управляемой.

Для реализации этих задач конструктор Данте Джакоза наработал солидную научную базу, в первую очередь, в отношении кинематики подвески и аэродинамики.

Для Fiat 600 характерна жесткая взаимосвязь технических решений всех важнейших узлов. В итоге Джакоза добился высочайшей рациональности конструкции и малой металлоемкости.

Удачная машина получила поистине всемирное признание: за пределами Италии ее выпускали в Аргентине, ФРГ (под маркой NSU), Испании (SEAT), Австрии (Steyr) и Югославии (Zastava). В последнем случае производство продолжалось до 1985 года. Советские конструкторы, хоть и не стали напрямую копировать Fiat, несомненно, опирались на идеи Джакозы при разработке первого «Запорожца».



50 лет назад

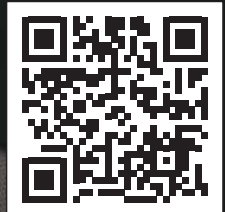
18 марта 1965 года стартовали продажи Nissan Silvia. К началу 60-х Япония почти оправилась от Второй мировой войны, благосостояние стало расти и возник спрос на престижные автомобили. К тому моменту Nissan уже наладил выпуск легких родстеров Fairlady, и их агрегатная база легла в основу нового купе. Создание кузова поручили графу Альбрехту фон Герцу, пожалуй, лучшему вольному специалисту той эпохи по экстерьеру спортивных авто. Внешне Silvia очень напоминала уменьшенный Chevrolet Corvette Sting Ray, а в движение приводилась двухкарбюраторным 1,6-литровым мотором с отдачей в 96 сил.

По тогдашним меркам, Silvia считалась люксовым авто и стоила втрое дороже семейного седана Nissan Bluebird. Это объясняет скромный тираж – 554 машины за три года производства.

На момент премьеры Silvia была самым быстроходным японским автомобилем (165 км/ч), и это побудило полицию Страны восходящего солнца приобрести несколько штук в качестве скоростных патрульных машин.

Успех «Сильвии» повлиял на развитие японской автомобильной промышленности, открыв дорогу к серийному выпуску таких моделей, как 2000 GT, «Тойоты» или «ниссановских» же 240Z и Skyline GT-R.





Для просмотра видео
сканируй QR-код



трансформера. Теперь она цельная, оснащена электроприводом и возможностью открывать багажник движением ноги под задним бампером.

Но вернемся в салон с его изменившимися габаритами, где и прежде было просторно, а теперь стало еще больше места в плечах и над головой. И это вовсе не формальные заявления. Прибавка действительно ощущается, особенно во втором ряду. Ни один из прямых конкурентов не предлагает сейчас ничего подобного.

Неплохо поработали чехи и над качеством материалов отделки, и над эргономикой интерьера в целом. Не обошлось и без уже традиционных решений Simply Clever. Причем некоторые из них дебютировали вместе с Superb, например: складывающийся фаркоп, держатель для планшета на подголовнике кресла переднего пассажира, отделение для хранения планшета в подлокотнике, USB-порт и розетка в 230 вольт во втором ряду, отделения для светоотражающих жилетов во всех 4 дверях; есть и скребок для льда, и переносной фонарик, и защита от заправки неправильным топливом. А еще создатели автомобиля отказались от идеи размещения зонта в задней левой двери и теперь их два — по одному в каждой из передних дверей. И это, не считая огромного списка оборудования, которым можно укомплектовать Superb. Среди прочего есть адаптивный круиз-контроль с функцией торможения на городских скоростях, система удержания в полосе, помощник при движении в заторах и при выезде с парковки задним ходом, система распознавания дорожных знаков, адаптивный свет, четыре варианта мультимедийно-развлекательной системы, трехзонный климат, панорамный люк с электроприводом.

SKODA SUPERB

Многое из всего этого также впервые досталось автомобилям марки Skoda.

Несмотря на то что схематика подвесок у лифтбэка вроде бы не изменилась (McPherson спереди и многорычажка сзади), по факту ходовая часть третьего поколения Superb совершенно иная, поскольку в основе автомобиля теперь лежит «вагеновская» модульная платформа MQB. Кроме того, в стандартное оснащение нового Superb входит электронная имитация блокировки межколесного дифференциала XDS+, а в качестве опции впервые не только для этой модели, но и в целом для Skoda предлагается адаптивное шасси DCC с возможностью переключения режимов (Driving Mode Select).

В моторной гамме нового Superb будет восемь агрегатов — пять бензиновых и три дизельных. Все они соответствуют экологическому стандарту «Евро-6», дополнены системой «Старт — Стоп», а также рекуперацией энергии торможения. Бензиновые двигатели выдают от 125 до 280 л. с. мощности, дизельные — от 120 до 190 «лошадок». Чехи утверждают, что все моторы прибавили в эффективности и на треть поумерили свои аппетиты. Самый экономичный Superb, в версии Green Line со 120-сильным 1,6 TDI, потребляет всего 3,7 л топлива на 100 км. Но такой результат стал возможен не только за счет модернизации двигателей, но и благодаря снижению массы автомобиля примерно на 75 кг, а также оптимизации аэродинамики. Коэффициент лобового сопротивления Superb равен теперь 0,275 против прежних 0,29.

На двигателях, вероятно, нужно остановиться чуть подробнее. Базовым будет выступать бензиновый 1,4 TSI, выдающий 125 л. с. мощности, 200 Нм крутящего момента и работающий в паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач. Такой же по объему, но 150-сильный мотор (250 Нм), оснащенный системой отключения второго и третьего цилиндров, может агрегатироваться не только с «механикой», но и с 7-ступенчатым преселективным «роботом» DSG.

Аналогичный выбор КПП и у 180-сильного мотора 1,8 TSI. Но если с механической трансмиссией его крутящий момент равен 320 Нм, то с DSG он меньше — 250 Нм. А вот 2-литровые бензиновые двигатели предлагаются не с 7-ступенчатым, а с 6-ступенчатым «роботом». Таких агрегатов два: на 220 и 280 «лошадок». Крутящий момент в обоих случаях одинаков — 350 Нм, но более мощный мотор все же резвее. С места до 100 км/ч он разгоняет Superb за 5,8 секунды, а максимальная скорость автомобиля достигает отметки 250 км/ч.

Кстати, в моторной гамме Skoda Superb больше нет 3,6-литрового FSI V6. В условиях борьбы за эффективность и экономичность он, что называется, выпал из обоймы и вряд ли когда-нибудь в нее вернется.

Что же касается дизельных двигателей, то базовым среди них считается 1,6 TDI со 120 «лошадками» мощности и 250 Нм крутящего момента, а топовыми выступают 2-литровые, выдающие 150 и 190 л. с. (340 и 400 Нм соответственно). Первый предлагается с 6-ступенчатой МКПП или 7-ступенчатым DSG, остальные — только с 6-ступками.

Но и это еще не все. Помимо моноприводных модификаций, Superb предложат и с системой полного привода на основе муфты Haldex 5. Вся ответственность за своевременную переброску момента ляжет на управляющую электронику. Вот только доступен полный привод будет лишь в нескольких конфигурациях: с 1,4 TSI (150 л. с., МКПП); 2,0 TSI (280 л. с., 6DSG) и 2,0 TDI (150 л. с. и МКПП, а также 190 л. с. и 6DSG).

Продажи нового Skoda Superb в Европе начнутся в июне. Ближе к лету станут известны и цены. ■

МАРТ В ИСТОРИИ

40 лет назад



5 марта 1975 года был представлен Rolls-Royce Camargue — самый дорогой автомобиль в истории марки. В пересчете на современные деньги его цена превышает 600 тысяч долларов. Это был первый «Роллс-Ройс», спроектированный в метрической системе. Механически новая модель представляла собой все тот же Silver Shadow 65-го года. Единственное серьезное отличие — сложная система климат-контроля, которую, по утверждению фирмы, разрабатывали 8 лет.

Кузов флагманского купе рисовал Паоло Мартин из ателье Pininfarina, и результат его работы можно смело назвать одной из самых больших неудач итальянского дизайна. «Камарг» был вопиюще некрасив, но заоблачная цена, как это часто бывает, чудесным образом превратила уродство в эксцентричность.

В первые годы автомобиль получал все лучшее от прочих моделей Rolls-Royce: в частности, реечное рулевое управление (1977) и новую заднюю подвеску (1979).

В 80-е развитие «Камарга» практически остановилось. Версия с турбонаддувом, запланированная к выпуску под маркой Bentley, так и не воплотилась в ходовой образец. Производство Camargue продолжалось до 1986 года.

35 лет назад



3 марта 1980 года в Женеве дебютировал Audi Quattro — спортивное купе с первой полноприводной трансмиссией, разработанной специально для легкового автомобиля. Прежние легковушки со всеми ведущими колесами оснащались адаптированными громоздкими трансмиссиями тракторов или внедорожников, и потому большого успеха не имели. Инженеры Audi смогли создать компактную и очень эффективную схему, основанную на использовании полого вторичного вала, который приводил в движение крестовину межосевого дифференциала, а внутри заключал вал привода передних колес. Стоимость Quattro превышала цену Jaguar XJS или «Мерседеса» SL-класса, но феноменальная устойчивость машины стала важным конкурентным преимуществом, и спрос на автомобиль был стабильно высоким.

Хорошей рекламой стали многочисленные победы Quattro в Чемпионатах мира по ралли. Развивая успех, группа VW-Audi в 80-е наладила выпуск полноприводных модификаций своих основных моделей и продолжила совершенствование трансмиссии.

Важной вехой стал переход к самоблокирующимся дифференциалам Torsen, случившийся в 1987 году.

Благодаря системе quattro полный привод широко распространен в современном автомобилестроении, и в наши дни на моделях Audi применяется уже шестое поколение данной трансмиссии.

Kia Rio

Весенние обновки



Кia Rio нынешнего поколения приобрел широкую и заслуженную популярность во всем мире благодаря приятному дизайну, созданному Питером Шрайером, адекватной ценовой политике производителя, неплохой комплектации и относительно экономичным моторам. Но одно дело завоевать популярность, а другое — удержать ее. Дабы Rio не утратил своих позиций и актуальности, корейцы стараются периодически обновлять его. Именно так они поступили нынешней весной, слегка подретушировав и седан, и хэтчбек.

Если совсем уж откровенно, то дизайнеры корейской компании не стали особо усердствовать над ретушью Rio. Тем не менее определенные изменения во внешний облик модели все же были внесены. Например, подопечные Шрайера перерисовали решетку радиатора (она теперь напоминает





аналогичный элемент Soul и визуально расширяет автомобиль), передний бампер и противотуманные фары. Кроме того, чуть видоизменился задний бампер, в линейке колесных дисков появились новые образцы диаметром 15, 16 и 17 дюймов, а в палитре цветов окраски кузова – два дополнительных колера: Urban Blue и Digital Yellow. Оба, кстати, автомобилю очень даже к лицу.

В салоне обновленного Rio в то же время можно обнаружить хромированную кайму вокруг дефлекторов системы кондиционирования, другую кнопку аварийной сигнализации и новые материалы обивки сидений. Правда, в последнем случае доступны они не во всех комплектациях. И коль уж зашла речь об оснащении, невозможно пройти мимо модернизированного мультимедийно-информационного комплекса с 7-дюймовым сенсорным экраном, навигацией и множеством других полезных функций, а также целого ряда систем безопасности и комфорта, таких, как система динамической стабилизации, поворотные фары, ограничитель скорости, датчики парковки, система мониторинга давления в шинах, помощник при старте на подъеме, камера заднего вида,

№47
ДИСКОНТ



заказ такси

МНОГОКАНАЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН

3550-550/3-7777-3

СМС ЗАКАЗ

8-777-3550-550

ЗАКАЗ ТАКСИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

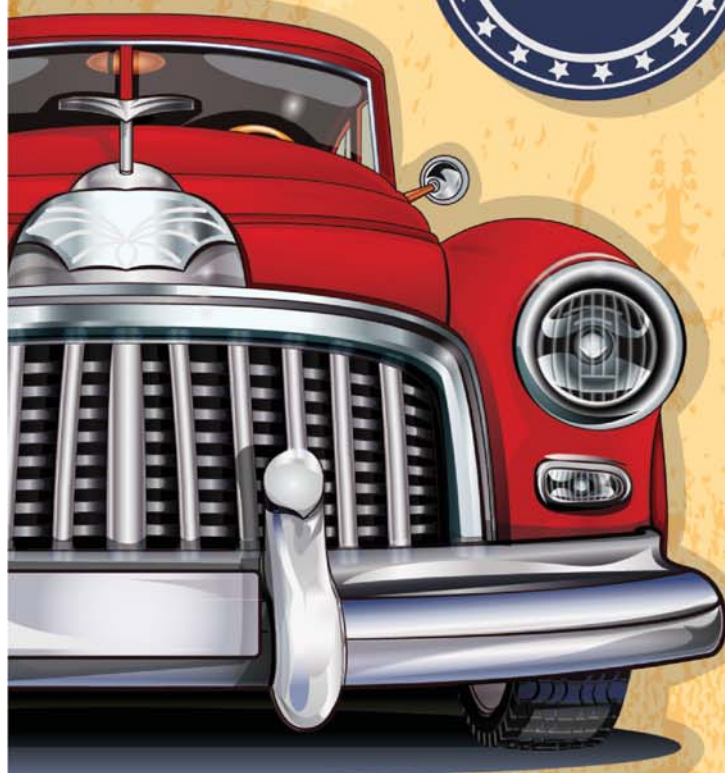
WWW.TAXI-LEADER.KZ

КОРОТКИЙ НОМЕР

4312*

СКИДКА

**ЗАКАЖИ ТАКСИ
НАЗОВИ НОМЕР ДИСКОНТА
ПОЛУЧИ СКИДКУ 20%**



**БЫСТРО!
КОМФОРТНО!
БЕЗОПАСНО!**

***1 мин. 40 тг.**

Kia Rio

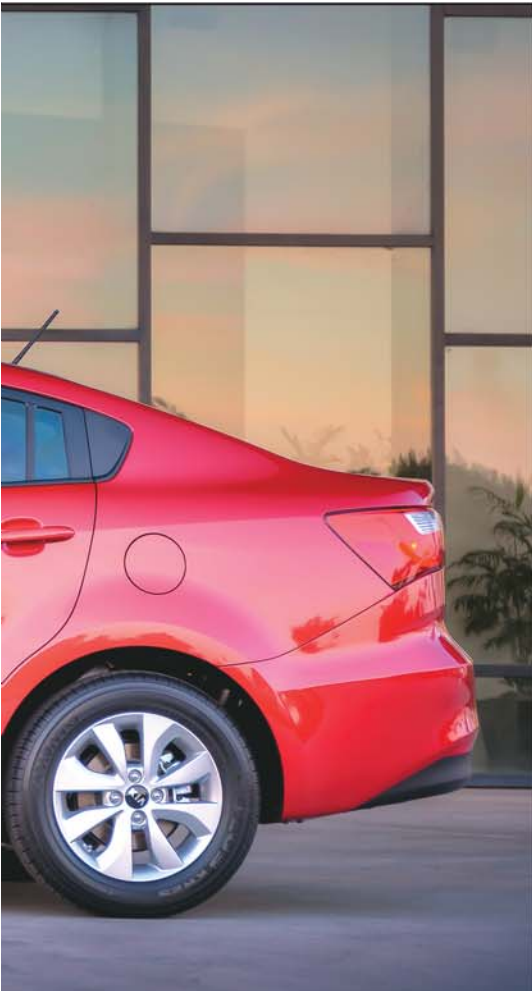


система сигнализации экстренного торможения (ESS). Подушек безопасности даже в базовой комплектации Kia Rio насчитывается шесть штук. И в самом деле, и хэтчбеку, и седану Rio в качестве опций предложили те системы, которые прежде для этой модели не были доступны.

А вот для ходовой части корейцы не выдали ничего нового. Да и не стоило этого ожидать от планового рестайлинга. Rio, как и прежде, построен на переднеприводной платформе со стойками McPherson в передней подвеске и торсионной балкой сзади.

В Штатах под капотом Kia Rio стоит 1,6-литровый бензиновый двигатель, выдающий 138 л. с. мощности при 6300 об/мин и 166 Нм крутящего момента, доступных при 4850 об/мин. Для седана стандартной выступает 6-ступенчатая автоматическая коробка передач, для хэтчбека – 6-ступенчатый «автомат».

На прочих рынках Rio может комплектоваться и другими моторами. В частности, 1,2-литровым 85-сильным (120 Нм), а также 1,4-литровым, выдающим 102 л. с. мощности и 135 Нм крутящего момента. Ради снижения количества потребляемого топлива Rio снабдили системой «Старт – Стоп». В итоге минимальный для автомобиля расход на 100 км пути в смешанном



цикле составляет чуть больше 3 л, а максимальный не превышает 5 л. Правда, цифры эти объективны, скорее, для Европы, в реальных условиях Казахстана, например, расход будет несколько выше.

Несмотря на некоторое количество новшеств и доработок, цены на Kia Rio

практически не изменились. В салонах американских и европейских дилеров заказы на рестайлинговую версию модели уже принимают. А специалисты Kia наверняка трудятся над тем, чтобы к следующему сезону подготовить для Rio очередную порцию не менее привлекательных обновок. ■

Акция!

SWAG награждает наилучшие СТО

SWAG[®]
GERMANY

QUALITY SINCE 1954

Купите продукцию SWAG на сумму свыше 70 000 тенге

в период с **01.03.2015** по **31.05.2015** и получите в подарок*



*Предложение действует в указанный период или до исчерпания подарков

*В акции принимают участие только станции техобслуживания

Официальные дилеры SWAG:

Phaeton DC

г. Алматы, Турксибский район,
микрорайон Колхозшы, д.4.
Тел. +7 (727) 3 560 560
www.phaeton.kz

Tanauto Kazakhstan

г. Алматы,
пр. Райымбека 169А
Тел. +7 (727) 250 72 22
www.tanagra.kz

Mega Motors

г. Алматы,
Кульджинский тракт, 4а.
Тел. +7 (727) 234 42 44
www.megamotors.kz

SWAG is a bilstein group brand

www.swag.de





Текст и фотоматериал: Lesjöfors



ДОРОГИЕ ЯМЫ

Откуда берутся ямы на дорогах

Огромный временной разрыв между скоростью появления новых выбоин и скоростью ремонта дорожного покрытия неизбежно приводит к быстрому ухудшению состояния подвески даже у нового автомобиля.

Свежеуложенный асфальт является своего рода непроницаемым барьером для влаги, стремящейся к основанию дороги (мягкому грунту). Со временем из-за повышенных нагрузок, создаваемых тяжелым и большегрузным транспортом, а также большим количеством машин на дорогах, асфальт стареет, растрескивается и становится более пористым. Это и приводит к пропусканию влаги к грунту. Зимой просочившаяся к основанию дороги вода замерзает, расширяется и толкает асфальт вверх. Тающий лед оставляет полости под асфальтовым покрытием, которые вновь заполняются влагой и увеличиваются после каждого значительного перепада температур. В конце концов вибрации и нагрузки, создаваемые транспортом, приводят к обвалу покрытия в образовавшуюся полость, и на этом месте формируется дорожная выбоина, которая увеличивается в размерах при прохождении по ней автотранспорта.

Принимая во внимание, что среднесуточная температура у нас может варьироваться в пределах 10 – 20 °С, а среднее количество осадков составляет от 400 до 800 мм в год, несложно представить уровень ущерба, наносимого природой дорожному полотну. При этом нужно учесть и то, что количество транспортных средств в Казахстане за последние 10 лет увеличилось в десятки раз и в результате значительно возросла интенсивность дорожного движения.

Известно, что основной дорожный фонд нашей страны формировался в 60–70-е годы, когда существовали совсем

После зимних снегопадов и перепадов температур наши дороги усеиваются свежими выбоинами, что не может не беспокоить водителей, поскольку делает систему подвески автомобилей, в том числе пружины, особенно уязвимыми. Около трети всех механических неполадок в автомобиле связаны именно с проблемами подвески.

другие нормы нагрузки на ось, вполне адекватные для того времени. Сегодня степень загруженности транспорта и его количество приводят к преждевременному износу дорожного полотна. И особенно это актуально для пригорода и междугородних трасс, где активно эксплуатируется грузовая техника. Такова особенность наших дорог и бизнеса грузоперевозок. Во всем мире грузоперевозки на автомобилях являются экономически целесообразными в пределах 300 км. Расстояния выше, как правило, экономичнее преодолевать железнодорожным транспортом, например. Однако для нас перевозки фурами на расстояния более 500 км, вследствие особенностей нашей логистики, к сожалению, не редкость.

На что влияют плохие дороги

Неудовлетворительное состояние дорог означает, что все элементы подвески автомобиля подвергаются повышенному износу, и особенно страдают не рассчитанные на такую экстремальную эксплуатацию узлы. К примеру, пружины подвески автомобиля при езде по некачественному

ЭТО АКТУАЛЬНО ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ВО ВСЕМ МИРЕ

дорожному полотну изнашиваются в несколько раз быстрее. Вдобавок ко всему в холодную погоду дороги покрывают реагентами, которые вперемешку с грязью и водой образуют абразивный налет на поверхности пружин, а он повреждает защитный слой краски, что неминуемо приводит к коррозии, в результате которой винтовые пружины ломаются чаще. И если другие элементы подвески (сайлент-блоки, стабилизаторы) можно рассматривать как расходный материал с ограниченным ресурсом, то пружина подвески является частью конструкции, и при своей немалой стоимости требует больших расходов на замену.

Вывод: нужно использовать детали подвески с увеличенным ресурсом эксплуатации.

Стоимость работ по замене пружин зачастую превышает стоимость самой пружины. По этой причине устанавливать качественные пружины с большим ресурсом эксплуатации гораздо выгоднее, чем пружины дешевых брендов.

Так, например, каждая пружина европейского производителя Lesjöfors изготовлена из высококачественной специализированной пружинной стали с гальванической защитой от коррозии, нанесенной методом цинкового фосфатирования и усиленной эпоксидной системой окраски.

Все пружины Lesjöfors соответствуют качеству оригинального оборудования, что дает возможность устанавливать их на автомобиле без ущерба для гарантийных обязательств. При этом производитель гарантирует высокое качество и полный срок эксплуатации в рамках заявленного ресурса, даже с учетом повышенных нагрузок.

И еще один очевидный плюс продукции под брендом Lesjöfors – ее представленность в странах СНГ. В Российской Федерации действует региональное представительство, через которое осуществляется дистрибуция по всем странам Таможенного союза, что позволяет применять гибкую ценовую политику в отношении продукции и полного ассортимента у казахстанских дистрибьюторов бренда.

При подготовке автомобиля к летнему сезону, настоятельно рекомендуем проверить состояние его подвески и особенное внимание уделить пружинам. Если вы заметили на них трещины, сколы или участки, изъеденные коррозией, это может свидетельствовать о внутренних повреждениях пружины. Эксплуатировать автомобиль с такими пружинами небезопасно!

Ну а если вы решили поменять пружины заблаговременно и стремитесь избежать неоправданных рисков, пружины Lesjöfors будут отличным выбором. За этим брендом стоит мощная материально-техническая база, опыт европейских инженеров и ультрасовременное производство. ■

Асфальт становится пористым и начинает пропускать влагу

Асфальт
Основание

Вода замерзает, расширяется и толкает асфальт вверх

Асфальт
Основание

лед

Лед тает, оставляя полость, которая снова заполняется водой и увеличивается после каждого значительного перепада температур

Асфальт
Основание

Полость

В конце концов покрытие обваливается в полость, формируя выбоину

Асфальт
Основание



Официальный дистрибьютор г. Алматы, Турксибский район, мкр. Колхозшы, д.4.
в РК: ТОО «Phaeton DC» Тел. +7 (727) 3 560 560, www.phaeton.kz



RENAULT KADJAR

СРЕДНИЙ СЫН

В модельном ряду компании Renault есть два относительно чистокровных кроссовера: среднеразмерный Koleos и крошка Captur (переименованный Dacia Duster не в счет). Нынешней весной нишу между ними заполнила модель с несколько странным для нас названием – Kadjar. Что это за зверек и откуда растут его ноги, расскажем прямо сейчас.

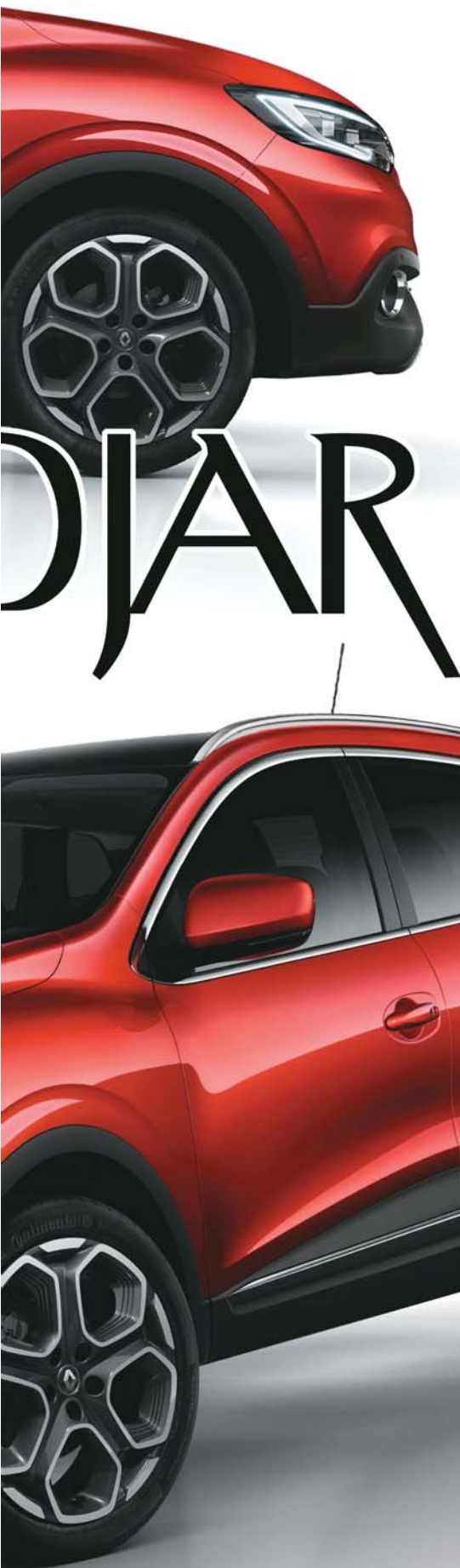
Давайте для начала разберемся с именем. Kadjar – это достаточно вольная интерпретация двух французских слов: quad, что можно перевести как четырехколесный, и jaillir, то есть охотник. Таким образом, в Renault как бы намекают на то, что за рулем их нового кроссовера вполне можно отправиться на поиски приключений: в лес, на охоту, да куда угодно – и обращают внимание на наличие в автомобиле системы полного привода с возможностью переключения режимов вплоть до жесткой блокировки муфты. А если принять во внимание еще и 190 мм дорожного просвета, а также углы въезда и съезда, равные 18 и 25 градусам соответственно, то чисто теоретически бездорожье для Renault Kadjar действительно может быть по зубам. При этом даже в переднеприводных исполнениях



предусмотрена технология Extended Grip, которая с помощью системы стабилизации улучшает сцепление колес автомобиля с дорогой на сложных покрытиях.

И все же будем объективны: покорение бездорожья для Kadjar, скорее всего, останется лишь теоретической возможностью. Для преодоления труднопроходимых участков нужны несколько иные, куда более продвинутое, способности. Для новичка же максимум возможностей станет беспроблемная перевозка пассажиров по проселочным дорогам. Да и вообще, кому придет в голову лезть в бездорожье на столь привлекательном с виду «паркетнике»? Он, и это можно утверждать с большой долей вероятности, обитатель каменных джунглей, фаворит горожан в возрастной категории 30 – 40 лет. Точь-в-точь такой же, как Nissan Qashqai.

Почему именно с этим японским кроссовером мы сравниваем Renault Kadjar? Да потому, что они по большому счету довольно близкие родственники, поскольку построены на общей для Альянса модульной платформе CMF



Выкрасить – не выбросить!

Среди всех видов покраски автомобиля симпатии автолюбителей в последнее время все больше завоевывает покрытие авто резиновой краской MOTIP.



Резиновая краска MOTIP – это универсальное современное покрытие с широкой областью применения. Она успешно используется в автотюнинге, в промышленности и в домашних мастерских. Универсальность данного покрытия позволяет использовать его на самых разных поверхностях: от металла до стекла и дерева.

При нанесении резиновая краска MOTIP создает равномерное матовое или глянцевое покрытие, нисколько не уступающее виниловой пленке. Резиновое покрытие толще пленки в несколько раз, при этом оно не теряет своей гибкости и эластичности даже при экстремальных погодных условиях, не выгорает на солнце, не трескается и не морщится. Высокие протекционные свойства гарантируют надежную защиту поверхности автомобиля от износа и мелких повреждений, которые могут появиться в результате агрессивных воздействий окружающей среды: мусора, пыли, влаги, коррозии, кислот, технической соли и химических добавок.

Востребованность и популярность жидкой резины в автостайлинге обусловлена еще и отсутствием необходимости разбирать автомобиль перед нанесением покрытия. Материал легко ложится на любые поверхности и детали, не требуя их специальной подготовки и нанесения лакокрасочных покрытий. Автокраска MOTIP не имеет резкого запаха и быстро сохнет.

Основные преимущества:

- быстрота и легкость нанесения;
- защита кузова от коррозии и мелких повреждений;
- приемлемая цена;
- термостойкость;
- устойчивость к воздействию неблагоприятных внешних факторов (сырости, колебаниям температуры, ударам, истиранию, выгоранию);
- долговечность;
- высокая степень адгезии к любым материалам;
- хорошие гидроизоляционные свойства;
- разнообразие цветов;
- экономичность;
- простота демонтажа.

Многие применяют прорезиненное покрытие как альтернативу покраске кузова. Резиновая краска MOTIP является неким щитом для кузова, который в определенный момент можно снять, а потом снова восстановить при помощи нового баллончика. Ее удобно использовать в качестве защитной мастики перед экстремальной ездой, например на охоте, а затем снять, как испачканный плащ.

Чаще всего такие возможности применяются в области тюнинга – так окрашивают диски и капот. При этом возможно нанесение сплошного цвета или комбинации из нескольких цветов. Жидкой резиной, в отличие от пленки, можно покрыть криволинейные детали любой сложности (решетки радиатора, колесные диски, значки, детали интерьера). Материал наносится без присадок и клея и легко снимается без применения специальных инструментов и средств. После удаления покрытия не требуется даже мыть авто.

Резиновая краска MOTIP замечательно подходит новичкам для использования в малярном деле!

Официальный представитель германской компании «MOTIP» в Казахстане группа компаний «АВТОМАЛЯР».



RENAULT KADJAR

СРЕДНИЙ СЫН

(Common Modular Family). И пусть Kadjar обладает чуть более агрессивной внешностью и чуть большими габаритами, чем Qashqai (он на 8 см длиннее и на 4 см шире), сходство все равно налицо — и визуальное, и техническое.

Кстати, о технике. Полноприводные версии Kadjar в задней подвеске будут иметь многорычажную конструкцию, а переднеприводные — полузависимую. Передняя подвеска в обоих случаях будет основана на стойках McPherson. А что касается моторной гаммы, то тут тоже никаких сюрпризов и все знакомо по Qashqai. Бензиновых двигателей будет два и оба турбированных: 1,2-литровый на 115 л. с. и 1,6-литровый со 150 «лошадками». Тот, что самый маленький по объему, — 4-цилиндровый агрегат DIG-T с алюминиевым блоком цилиндров и непосредственным впрыском топлива. Он оснащен парой верхних распределительных валов с цепным приводом и системой изменения фаз распределения на впуске. Из прочих особенностей мотора можно отметить антифрикционное покрытие «юбок»



поршней на основе графита и масляный насос переменной производительности, давление в котором регулируется электронным модулем в зависимости от оборотов двигателя.

Дизельных двигателей тоже будет два: 1,5-литровый и 1,6-литровый – выдающих соответственно 110 и 130 л. с. мощности. Последний, преобразованный в свое время из 1,9-литрового, оснащен турбокомпрессором с переменной геометрией, двухпоточной системой рециркуляции выхлопных газов, ускоряющих процесс прогрева, и непосредственным впрыском топлива multi-injection, обеспечивающим порционное наполнение цилиндров за один цикл. Работать моторы будут в паре либо с 6-ступенчатой механической коробкой передач, либо с вариатором Xtronic.

Чем Kadjar совершенно точно отличается от Qashqai, так это оформлением интерьера. Шеф-дизайнер Renault Лоренс ван дер Акер сделал его менее грубым, используя больше округлых форм. К тому же французский «паркетник» благодаря увеличенным габаритам получился и чуть более просторным. Во всяком случае, так утверждают в Renault, но эти заявления требуют проверки.



Дополнительно известно сейчас лишь то, что объем багажника Kadjar равен 472 л, то есть на 42 л больше аналогичного показателя Qashqai.

И уж точно Renault Kadjar не уступит Qashqai в оснащении. У француза будет собственная мультимедийная система R-Link 2 с функцией распознавания голоса, светодиодная оптика, система автоматического торможения, камера заднего вида, системы распознавания

дорожных знаков и слежения за разметкой, самопарковщик и панорамная крыша площадью почти 1,5 кв. м.

Летом 2015 года Renault Kadjar должен поступить в продажу, а пока его производство налаживают на заводе Альянса в испанском городе Паленсия. Кроме того, собирать кроссовер будут в Китае на совместном с Dongfeng предприятии.



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

AGGA
ЭЙ - ДЖИ - ЭЙ

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

ФИНСКИЕ НОВИНКИ ДЛЯ ПЛОХИХ ДОРОГ

Прошлой осенью компания **Nokian Tyres** презентовала ряд новинок в сегменте летних шин. Официальная премьера и первые тесты прошли в Финляндии. Среди приглашенных на мероприятие гостей был и представитель журнала **Pitstop**.

Официальные тесты Nokian традиционно проходят в атмосфере дружеского общения между представителями компании и журналистами. При этом финны не только не скрывают того, как разрабатывают и производят свои шины, а, наоборот, максимально стремятся помочь журналистам донести до аудитории объективную информацию. Именно поэтому теоретическая часть презентации всегда сопровождается практической, во время которой можно опробовать заявленные новинки. И, надо заметить, тестовые образцы никогда не отличаются от тех шин, которые поступают в розничную продажу — в Nokian всегда играют по-честному.

Прошлый год для концерна стал «урожайным». Осенью сегмент зимних шин пополнился четырьмя моделями, в числе которых бестселлер рынка — шипованная **Hakkapeliitta 8 SUV**. Дабы нивелировать свое присутствие в летнем сегменте, а заодно отвоевать у конкурентов часть «вкусного» пирога в премиальном секторе (УНР), к этому лету финны выпустили сразу четыре

летние шины. Флагманом обновленного модельного ряда, безусловно, стала **Nokian Hukka Black SUV** — шина, разработанная для полноразмерных кроссоверов и внедорожников и для плохих дорог.

Nokian Hukka Black SUV

Как и подобает шине, рассчитанной на большие нагрузки, новинка получила усиленный каркас с двойным стальным кордом и бесшовным нейлоновым бандажом — фирменной разработкой концерна. Этот бандаж представляет собой сверхпрочную синтетическую ленту, которая во время производства шины накручивается по спирали на брекерный слой по всей беговой площади. Отсутствие шва при этом положительно влияет на последующую балансировку колеса.

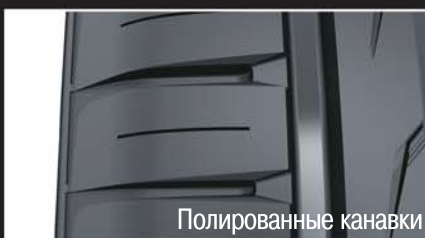
Многослойный протектор новинки выполнен из нового состава резиновой смеси, в который вошла силика нового поколения — **Black Coral Silica**. Ее молекулярные свойства придают резине лучшую однородность и эластичность, обеспечивая одновременно с этим устойчивость к истиранию. Боковины

покрышки также получили инновационную резиновую смесь с дополнительным армирующим включением.

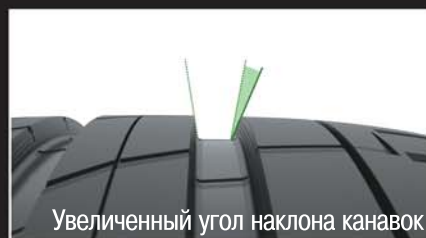
Только вообразите, что происходит с шиной во время наезда на яму или при столкновении с неровностями на дороге при большой скорости на полутонном или двухтонном автомобиле! Шина испытывает колоссальные нагрузки, и больше всего страдает при этом боковина колеса, где конструктивно не предусмотрен металлический корд. Такие «пробивы», как правило, заканчиваются повреждениями, приводящими к утилизации покрышки. Конечно же, есть умельцы, обещающие восстановление боковых повреждений, но ни один здравомыслящий владелец тяжелого внедорожника на такой шине ездить не станет — это небезопасно! Шину можно отремонтировать после прокола, вернуть ей герметичность, но восстановить ее конструктивные элементы, тем более боковины, вне заводских условий нереально.

Получая несколько лет подряд отзывы от своих клиентов, инженеры

ШИНКИ ОРОГ



Полированные канавки



Увеличенный угол наклона канавок



Silent Groove Design



Перьевые канавки



Арамидные волокна



Влага удаляется через боковые расширенные канавки.

Перьевые канавки помогают сопротивляться эффекту аквапланирования.



Шина получила фирменный индикатор износа протектора (DSI), размещенный на центральном ребре.

Канавки прорезаны по центральным ребрам от внутреннего «плеча» к внешнему.

Nokian выяснили, что повреждения боковин шины — наиболее характерная проблема для рынка стран СНГ, и обусловлены такие повреждения состоянием наших дорог. Чтобы увеличить прочность покрывки и обезопасить своих клиентов, инженеры разработали особый состав резиновой смеси для боковины колеса, в который, помимо традиционных компонентов, вошли так называемые арамидные волокна (аналог кевлара) — технология, пришедшая из оборонной и аэрокосмической промышленности. Эти волокна обеспечивают резине невероятную прочность, и именно такой состав использован в производстве шин Hakka Black SUV. Причем, в отличие от шин конкурентов, использующих подобное решение, арамид включен в резиносмесь, а не только нанесен на поверхность боковины на определенных участках.

Специально для испытания характеристик прочности боковин в Nokian разработали и свою программу тестов, в рамках которой создавались различные дорожные ситуации,

Nokian Hakka Black SUV





Вел презентацию технический специалист концерна Матти Морри.



А еще город Порво интересен для наших соотечественников тем, что в нем снимался любимый для советских граждан фильм Леонида Гайдая «За спичками». Правда, в фильме город назывался Йоки.

приводящие к повреждению шин. В ходе испытаний было доказано, что шины с арамидными волокнами сохраняют свою целостность там, где обычные шины получают фатальные повреждения.

Сами инженеры шинных компаний говорят, что производство современных шин — это баланс между характеристиками, регулировать которые позволяет использование определенных компонентов и материалов. Но именно рисунок и строение протектора шины определяют ее акустические и цепные характеристики.

Протектор новинки получил асимметричный жесткий рисунок, обеспечивший низкое сопротивление качению, а значит, и экономии топлива. Благодаря массивным ребрам в центральной части и усиленным блокам в плечевых зонах, шина имеет хорошие сцепные характеристики на твердом покрытии и отточенную управляемость при маневрировании. И эти качества мы смогли оценить на спортивном полигоне, где положительно отметили поведение шин на сухом асфальте. Шины отлично справляются с боковыми перегрузками, возникающими при прохождении острых поворотов на большой скорости, хорошо оттормаживаются и отлично цепляются даже за грубый асфальт.

В программе наших тестов были и заезды на искусственно орошаемой трассе, где предстояло оценить поведение шины на мокрой дороге. Для лучшего отведения влаги из пятна контакта шины с дорожным полотном внутренние стенки центральных канавок протектора имеют угол наклона, а их рифленое покрытие напоминает по фактуре мяч для гольфа (технология Silent Groove Design). Такое решение, по утверждению инженеров компании, позволяет значительно снизить вибрации и уменьшить дорожный шум. Кроме того, для лучшего отведения влаги часть канавок получила полированную поверхность. Стоит заметить, что немногие производители шин внедряют такую технологию в серийное производство по причине высоких затрат — после каждой наварки протектора с такими канавками матрица термопресса должна проходить полную очистку.

Сопротивляться эффекту аквапланирования помогают и специальные перьевые канавки, прорезанные по центральным ребрам от внутреннего «плеча» к внешнему. Их необычная геометрия и внутреннее строение позволяют максимально эффективно собирать влагу и

отводить ее к боковым канавкам, которые в свою очередь, благодаря расширенным полостям, эффективно и быстро удаляют воду за пределы пятна контакта. Все эти решения позволили инженерам создать шину с небывало высокой устойчивостью к аквапланированию, и это не просто устные заявления, а результаты тестов и замеров с использованием высокоскоростной камеры.

Еще одним этапом практической части нашей презентации стали тесты по дорогам общественного пользования города Порво. Здесь повизжать шинами нам, конечно же, не удалось — жесткое ограничение скорости. А вот положительно оценить акустические характеристики и управляемость в условиях реальных дорог очень даже получилось. При этом под колесами тестовых автомобилей побывали разные дороги — от гладкого, свежееуложенного асфальта до «гребенки» и грубого дорожного полотна скоростных магистралей.

На боковине новинки традиционно для Nokian размещен информационный участок, где работники шиномонтажа могут ставить отметки о положении колеса на осях автомобиля и указывать рекомендованное давление. Имеется и специальный участок для владельцев легкосплавных дисков. Напомним, что, ввиду конструктивных особенностей таких дисков, при их монтаже требуется определенная степень затяжки болтов и обязательная повторная протяжка через определенный километраж пробега.

Кроме всего прочего, шина получила фирменный индикатор износа протектора (DSI), размещенный на центральном ребре, и, конечно же, фирменную «хакка-гарантию», согласно которой концерн обязуется в случае повреждения шины во время эксплуатации отремонтировать ее за свой счет, а если такой ремонт будет невозможен — обменять на новую.

Шина поступит в магазины казахстанских дилеров весной и будет доступна в 26 типоразмерах в диапазоне от 17 до 22 дюймов с индексом скорости от 240 до 300 км/ч.

Nokian Hakka Blue SUV

Это еще одна новинка семейства «Хакка», которая получила усиленную боковину с включением арамидных волокон и двойной стальной корд, дополненный нейлоновым бандажом. Напомним, что словом «Хакка» финны называют жесткие дорожные условия, и все шины этого семейства рассчитаны на применение в сложном климате и на плохих дорогах.

Nokian Nordman S SUV

Новинка концерна Nokian Tyres, нацеленная на нынешнее лето, представлена в среднем ценовом сегменте.

Конструкция шины позаимствована у шин Nokian из премиального сегмента. Она получила новую резиновую смесь, устойчивую к температурам перепадам и проколам, усиленный стальной брекер и нейлоновый бандаж.

Направленный ассиметричный рисунок протектора шины аналогичен рисунку шины Nokian Hakka SUV. В центральных канавках протектора размещены специальные выступы, способствующие самоочищению протектора во время движения. В плечевых зонах размещены дополнительные грунтозацепы, улучшающие управление на мягком грунте.

Шина доступна в 15-и типоразмерах от 16 до 18 дюймов с индексом скорости «Т» и «Н».



Прочность шины особенно актуальна, когда речь заходит о тяжелых внедорожниках и скоростных кроссоверах



Тесты проходили в финском городе Порво на специализированном полигоне Premier Park

Nokian Hakka C2

В сегменте шин для коммерческого транспорта к будущему лету компания Nokian представила новую шину Hakka C2. Новинка ориентирована на легкие грузовики и микроавтобусы.

Каркас и резиновая смесь протектора новой шины

оптимизированы под высокие нагрузки. В конструкции применен двойной брекерный пакет из эластичной стальной проволоки, скрепленный с другими элементами каркаса шины дополнительными резиновыми стрипсами. Такое решение позволяет надежно удерживать брекерный слой даже при экстремальных нагрузках, а также минимизирует внутреннее трение компонентов покрышки, что положительно сказывается на ее температурном балансе и, как следствие, на безопасности и сроке эксплуатации.

В месте посадки шины на обод боковина покрышки выполнена из особой резиновой смеси, позволяющей гасить возникающие при движении по грубому дорожному полотну вибрации и сохранять герметичность покрышки при ее повторном монтаже.

Протектор шины выполнен из новой резиновой смеси Aqua Grip C, которую инженеры компании оптимизировали для максимальной износостойкости, низкого сопротивления качению и эксплуатации в условиях сложного климата.

Рисунок протектора рассчитан на скоростное движение по мокрым дорогам и магистралям с грубым покрытием.

Шина доступна в 20 типоразмерах от 15 до 17 дюймов.

Можно спорить о том, какие шины лучше приобретать, но только после осознания того факта, что с дорогой автомобиль связывают всего четыре небольших резиновых пятнышка, становится понятно, зачем шинники тратят массу средств и сил на улучшение сцепных характеристик шины.



Hakka Blue SUV создавалась специально для сегмента легких кроссоверов и среднеразмерных внедорожников. Рисунок протектора шины проектировался с помощью компьютерных технологий и дорабатывался после многочисленных заводских тестов, включая тесты по обычным гражданским дорогам. Это позволило разработать уникальный протектор, снабженный всевозможными ламелями и канавками, сохранивший при этом низкое сопротивление качению. В центральной части протектора расположены три мощных ребра жесткости, позволяющие шине сохранять стабильную траекторию при движении на жестком дорожном полотне. Вместе с этим для лучшей управляемости и маневрирования по гравийным дорогам инженеры оставили плечевую зону протектора открытой, и разместили там дополнительные грунтозацепы. На дне центральных канавок расположены удалители камней, позволяющие лучше очищать протектор при езде по грязным и гравийным дорогам.

Для устойчивости к аквапланированию центральные канавки протектора имеют полированное дно, а их боковые стенки — покрытие Silent Groove. Рассеканию водяной пленки также способствуют канавки особой формы — Hydro Grooves, расположенные на центральных ребрах жесткости. Под воздействием центробежных сил они ускоряют поток воды к боковым канавкам, через которые влага легко и быстро удаляется из пятна контакта шины с дорожным полотном.

В состав резиновой смеси протектора Hakka Blue SUV включена силика нового поколения — Blue Coral Silica. Ее особый рецепт позволяет эксплуатировать покрышку как на раскаленном асфальте, так и при понижении температуры, вплоть до поздней осени. При этом такая резина имеет высокие показатели прочности, а значит, и устойчивости к повреждениям. Подобная смесь используется при производстве покрышек для специальной лесозаготовительной техники.

Эта шина тоже получила два информационных участка — индикатор износа, размещенный непосредственно на ребрах протектора, и информационный участок на боковине покрышки, где ставятся технические отметки относительно рекомендуемого давления и момента затяжки болтов.

Шина доступна в 30-и типоразмерах с индексом скорости «Т», «Н» и «V» (190, 210 и 240 км/ч).



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

Стабилизатор поперечной устойчивости



Photo Toyota ©

Больше материалов об устройстве автомобиля и его обслуживании на www.a-master.kz

Когда автомобиль входит в поворот, на него действуют центробежные силы. Внешние по отношению к повороту колеса пытаются выскользнуть, а внутренние поднимаются и теряют сцепление с дорогой. Возникает крен, чреватый опрокидыванием машины, особенно при условии, что у нее достаточно высокая скорость. Для уменьшения таких кренов применяют стабилизатор поперечной устойчивости.

Стабилизатор поперечной устойчивости является частью автомобильной подвески, соединяющей противоположные колеса с помощью упругого элемента торсионного типа. Этот элемент представляет собой стальную штангу круглого сечения и внешне напоминает сильно растянутую букву «Л» с «завитками» на обеих сторонах. Поперечной частью штанга соединяется с кузовом с помощью резиновых втулок, в которых она может проворачиваться. К элементам подвески штанга крепится через шарнирное соединение либо непосредственно, либо (чаще) через стойку, которая служит демпфером возникающих при езде колебаний.

Как же работает стабилизатор? При повороте подвеска внешнего колеса

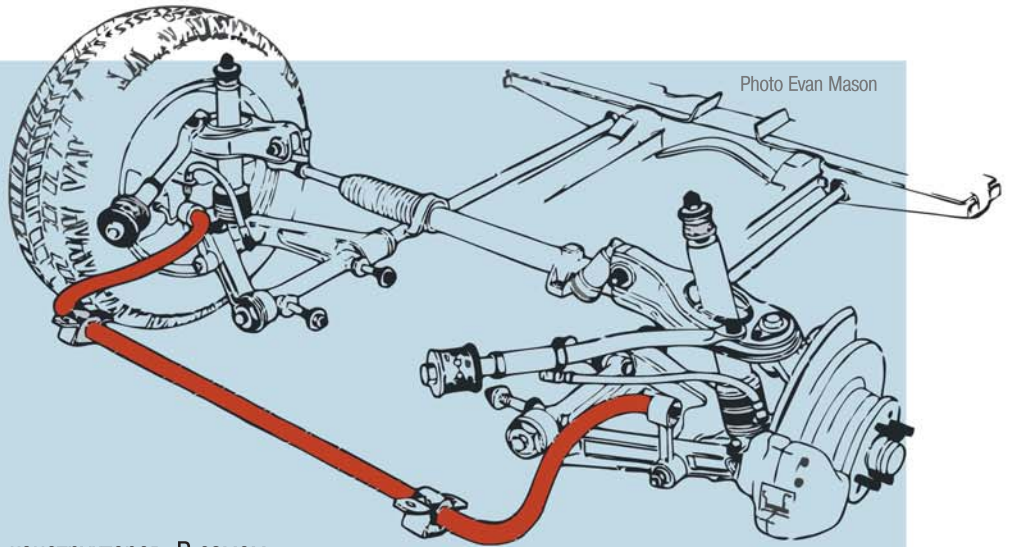
отрабатывает сжатие, и упругая штанга стабилизатора прокручивается вверх. Это происходит как раз из-за наличия «завитка». На другом конце штанги вторая половина стабилизатора прокручивается вниз, пытаясь прижать поднимающееся колесо к земле. Иными словами, стабилизатор перекидывает нагрузку с одной стороны автомобиля на другую, за счет чего корпус машины меньше отклоняется от параллельного дорожному полотну положения. Понятно, что стабилизатор поперечной устойчивости крайне полезен для независимой подвески и не нужен для полностью зависимого моста или подвески с

торсионной балкой, поскольку при повороте они работают в точности так же.

Однако не все настолько радужно. Устанавливая жесткую связь между колесами, стабилизатор поперечной устойчивости, по сути, снижает



Photo Chevrolet ©



степень независимости подвески, так как ограничивает ее ход. При движении по бездорожью это может привести к вывешиванию колес. Поэтому «серьезные» внедорожники имеют либо менее жесткие стабилизаторы, либо легкосъемные, либо отключаемые.

Рассмотрим последний вариант подробнее. Для того чтобы стабилизатор можно было «выключить», в конструкцию упругой штанги вводится кулачковая муфта с гидроприводом, которая соединяет две половины стабилизатора. Электронный блок управления обрабатывает сигналы от набора датчиков и кнопки включения стабилизатора (если есть возможность ручного управления) и вырабатывает командные сигналы для исполнительных устройств. В результате муфта либо «склеивает» стабилизатор в единое целое, либо размыкает его на две независимые половины. Таким образом удается добиться наилучшего поведения автомобиля с высоким центром тяжести как на шоссе, так и на проселке.

Последние полтора десятка лет, благодаря развитию электроники, лидеры автоиндустрии в состоянии предлагать и более сложные схемы стабилизации, но рассказ о них выходит за рамки данной статьи.

Есть точка зрения, что стабилизатор поперечной устойчивости — это лишний узел, свидетельствующий о недостаточной квалификации

конструкторов. В самом деле, устранение кренов — это чисто геометрическая задача. Достаточно сделать так, чтобы треугольник, образованный точками контакта колес с дорогой и центром массы автомобиля, как можно меньше изменялся в размерах, постоянно сохраняя высоту своей верхней точки. Задача непростая, но разрешимая. Пример — Ford Fiesta первого поколения (1976), где без стабилизатора сумели обойтись в передней подвеске типа McPherson, а ведь именно она является самой распространенной в наши дни.

Что касается эксплуатации, то чаще всего страдают стойки, крепящие упругую штангу к элементам подвески. Это происходит из-за постоянной и разнонаправленной нагрузки, так что уже через 20 тысяч километров может потребоваться замена шарнира. Характерные признаки неисправности — стук

(особенно сильный при преодолении «лежащих полицейских»), нестабильность траектории при движении в колею и, конечно же, усиление поперечных колебаний и кренов. Другая распространенная проблема — износ втулок и потеря их эластичности, что приводит к слишком легкому прокручиванию штанги.

Стойки, шарниры и втулки — изделия не самые сложные, и на рынке легко подобрать подходящие.

Сама штанга при сильных ударах может деформироваться. Эксплуатация потерявшего форму стабилизатора категорически запрещена. При незначительной деформации допускается самостоятельное выпрямление, при значительной — только замена. Квалифицированный механик способен заменить простой стабилизатор за полчаса, но при наличии сложных электронных систем ремонт стоит доверять только сертифицированным сервисам. ■



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



SUZUKI VITARA NEW



Недорогая, но проходимая, небольшая, но вместительная — таковой была первая Suzuki Vitara 1988 года, автосимвол 90-х в самых разных уголках мира. В первый же год выпуска японский компактный внедорожник разошелся тиражом в 60 000 экземпляров.

НОВЫЙ ПОДХОД К СТАРОМУ ФОРМАТУ

В 1991-м модель получила дополнительные двери. Так появилась long-версия. Небывалый успех привел к тому, что модель продавалась не только как Suzuki, но и под брендами Mazda, Chevrolet, GMC, Geo, Asuna, Pontiac и Santana.

В 2015 году марка Suzuki решила возродить легенду, наделив ее качествами модели первого поколения, самого успешного в истории Vitara, кстати.

Немного Range Rover

Современные автомобили довольно часто похожи друг на друга, даже если они «рождены» в разных странах. Вот и новая Vitara, если посмотреть с определенных ракурсов, может вызвать ассоциации с Range Rover Evoque.

Если говорить о целостном образе, то спереди Vitara напоминает свою старшую сестру с приставкой Grand. С технической же точки зрения эти модели не имеют ничего общего: Vitara и Grand Vitara роднят только схожие названия да полный привод.

Сзади кроссовер имеет визуальную схожесть с новым SX4, хотя одинаковых элементов кузова у них нет. А вот база одна — платформа S-cross, пусть и укороченная. Новая Vitara по длине меньше SX4 на 125 мм, ее колесная база короче на 100 мм, свесы меньше,

клиренс больше: 185 мм плюс 5 — 10 мм в зависимости от установленных колес, благодаря чему для бездорожья Vitara подходит лучше, чем SX4.

В чем ключевые различия кроссоверов? Suzuki SX4 выглядит как хэтчбек, пусть и повышенной проходимости, тогда как Vitara смотрится более брутальной и внедорожной. Пожалуй, на этом все.

Просто, но стильно

Как при оформлении экстерьера, так и при выборе отделки салона покупатель

новой «Витары» может поиграть с цветовой гаммой. Например, можно заказать тон отделки передней панели в цвет самой машины. Даже циферблат часов (очень стильных, к слову!) имеет три варианта текстуры.

По посадке Vitara воспринимается выше, чем SX4. Площадь остекления тоже кажется больше — обзорность отличная. Любителям видеть край капота этот SUV точно понравится: все видно как на ладони. В помощь — внушительные боковые зеркала и камера

Полный привод AllGrip (такой же, как у SX4) даже в автоматическом режиме весьма оперативно перебрасывает крутящий момент...





ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО

Со времени создания первого гражданского автомобиля и до наших дней принципиальное строение двигателя внутреннего сгорания (ДВС) изменилось кардинально. Отвечая на возросшие требования к экономичности мотора и к его мощности, автопроизводители разрабатывают новейшие системы, улучшающие динамику, снижающие выхлоп и обеспечивающие мотору долгий срок службы. И чем эти системы сложнее, тем большего внимания к себе требует двигатель, и на первом месте стоит качество моторного масла и его регулярная замена.

Сложность производства моторных масел сегодня сравнивают со сложностью производства самих автомобилей, и в этом есть своя логика. Примером может послужить польский производитель моторных и трансмиссионных масел LOTOS и его уникальная технология «Thermal Control». Суть разработки заключается в особой формуле, благодаря которой моторное масло сохраняет все свои рабочие характеристики на весь период эксплуатации, а также отличные моющие и антикоррозийные свойства, а главное, обладает способностью регулировать температуру в трущихся парах даже при экстремальных нагрузках на двигатель. Как результат применения – снижение расхода топлива, уменьшение выхлопа, кроме того, холодный пуск двигателя становится намного легче, что, безусловно, значительно увеличивает ресурс мотора.

Стоит также напомнить, что LOTOS является регулярным участником всевозможных мировых ралли и гран-при, и это позволяет инженерам компании регулярно тестировать новые продукты в экстремальных условиях автоспорта. Благодаря такой высокой планке технологий и качества, масла LOTOS имеют допуски от японских, корейских и европейских автопроизводителей, неоднократно удостоившись званий «Золотой Лавр Потребителя» и «Продукт Года», а некоторые конвейеры Европы выбрали Lotos в качестве заводской заливки.

Для казахстанского потребителя LOTOS хорошо знаком и уже зарекомендовал себя как моторное масло с исключительными качествами, невысокой стоимостью и обширной линейкой продукции, в которой можно найти как масла для ультрасовременных и сложных моторов, так и масла для двигателей с большим пробегом.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР LOTOS В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: TOO "DAV"

г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: 294-28-65, 94-23-80, e-mail: info@dav.kz

www.dav.kz

Мультимедиа-система имеет навигацию и поддерживает технологию MirrorLink – дублирует экран смартфона, подключенного через USB.



заднего вида, картинка с которой выводится на 7-дюймовый экран информационной системы Bosch.

Сенсорный дисплей достоин высшей похвалы за качество изображения, но есть к нему небольшие претензии по поводу чувствительности к касаниям.

Мультимедиа-система имеет навигацию и поддерживает технологию MirrorLink – дублирует экран смартфона, подключенного через USB.

Под тач-скрином расположен пункт управления климатической установкой, которая доступна даже в самой простой комплектации. Ничего нового, но аккуратненько и удобно. Перед рычагом КПП можно найти и двухрежимный обогрев передних сидений. В общем и целом торпеда выглядит стильно, даже без панелей под цвет кузова.

В тестовых авто, предоставляемых журналистам, как правило, устанавливают едва ли не все

возможные опции. Так было и в этот раз. Нам попалась машина с адаптивным круиз-контролем, управлять которым можно соответствующими клавишами на руле. Для такого класса машин наличие подобного оборудования можно считать еще той роскошью, правда, со своими нюансами, о чем позднее. На руле находятся кнопки управления аудиосистемой, под «баранкой» утоплены клавиши управления телефоном и подрулевые лепестки переключения передач. Независимо от комплектации руль можно отрегулировать по высоте и вылету – мелочь, но немаловажная.

Передние сиденья (в данном случае со вставками из замши) имеют развитую боковую поддержку, которая явно удерживает сильнее, чем в SX4. Но для крупных людей это может быть связано с проблемами, особенно в области пятой точки. Подушка узковата.

Передняя панель довольно скромная, но стильная и информативная.





SUZUKI VITARA NEW

Особый акцент японцы делают на возможности комбинировать цвета в оформлении экстерьера. Крыша, стойки, зеркала и даже молдинги могут отличаться по цвету от основного тона. Покупатель может выбрать и цветовую гамму салона.

Сзади пространства для ног чуть меньше, чем в SX4 – сказывается укороченная база. Меньше и дверной проем. Чтобы попасть на задний диван, гимнастом быть необязательно, конечно, но рослым пассажирам придется немного «сложиться». Впрочем, это логично, автомобиль ведь короткий.

К обустройству багажного отсека Suzuki Vitara инженеры подошли с особой тщательностью. Во-первых, пол идеально ровный. Во-вторых, имеет специальный лоток для мелочей. Где запаска? Скрывается под этим самым лотком. То есть фактически багажное

отделение (объем – 375 л) имеет три этажа.

Компромисс интересов

Новая Suzuki Vitara – наглядный пример совместной работы инженеров и маркетологов. Одни требуют минимального расхода топлива. Другие просят увеличить бюджет. Но есть и третьи. Они, в лице руководителей проекта, заставляют уменьшить и расход топлива, и бюджет на производство да еще и ставят задачи по улучшению безопасности.

Наверное, именно такой путь прошла «Витара». Она имеет одну из самых

низких в классе снаряженную массу: 1075 кг при переднем приводе и МКПП; 1185 кг при полном приводе и АКПП. При этом, как утверждают японцы, благодаря семи подушкам безопасности и высокопрочной стали, даже начальная версия обладает высоким уровнем безопасности. В реальных условиях, к счастью, убедиться в этом не пришлось, но одно можно сказать точно: двери просто «воздушные». Однако закрываются они не всегда с первого раза. По словам представителей Suzuki, это обусловлено «предсерийностью» данных образцов. Так и есть: на тестируемых автомобилях даже не было традиционных табличек, указывающих на страну-производителя и прочее. Поэтому сетовать на дверные механизмы не будем и поверим японцам в том, что в товарных экземплярах все будет подогнано идеально. К слову, делать это придется сотрудникам завода Suzuki в Венгрии, где сегодня выпускают новый SX4.

В Россию и страны СНГ версию с турбодизелем завозить пока не планируют. По этой причине мы тестировали бензиновую модификацию с полным приводом и автоматической 6-ступенчатой КПП. На «автомат» выбор пал неспроста, ведь эта коробка передач была адаптирована конкретно под «Витару», которая, в отличие от SX4, оснащается традиционной

Спереди Vitara напоминает свою старшую сестру с приставкой Grand.



«Lock» — принудительное зажатие муфты плюс имитация блокировки межосевого дифференциала.



автоматической КПП, а не новомодным вариатором. Почему? Как будто сыграл важную роль постсоветский рынок, хотя точного объяснения получить от представителей компании не удалось.

Заявленный расход Vitara New — от 5,3 л до 5,7 л в смешанном цикле в зависимости от типа привода и КПП. Нашему экипажу удалось вписаться в 8 л на 100 км, что можно объяснить горной местностью, по которой проходил маршрут тест-драйва. На обратном пути при неспешной езде и без остановок для фотосессии средний расход получился на уровне 6,5 л.

С автоматической коробкой «Витара» разгоняется достаточно неплохо, хоть и «задумывается» при резком нажатии на педаль акселератора. Но интенсивный набор скорости происходит с характерным шумовым эффектом. 120-сильный двигатель излишне ревет, особенно если активировать режим «Спорт». В этом случае он раскручивается до 6000 об/мин и в салон начинают проникать назойливые шумы, которые, мягко говоря, не ласкают слух. Если же двигаться размеренно, особых претензий к звукоизоляции нет. По крайней мере до скорости 100 — 120 км/ч в машине тихо и нет неприятных аэродинамических шумов.

Подвеска понравилась. Она довольно сбита и в то же время комфортная. На трассе «Витара» плотно стелет, а на пересеченной местности плавно едет. Энергоемкость хорошая. Однако и для «среднего» бездорожья ей явно не хватает длинноходности. Порадовало, что, когда колеса вывешиваются, они не вращаются беспомощно в воздухе. Полный привод AllGrip (такой же, как у SX4) даже в автоматическом режиме весьма оперативно перебрасывает крутящий момент, заставляя машину двигаться дальше на страх и риск водителя, поскольку велика вероятность

Режим «Snow» — постоянный полный привод для передвижения в сложных дорожных условиях.



С заботой об экологии



Современные требования к эксплуатационным жидкостям отличают все современные автомобили, удовлетворяющие нормам Евро 4 и Евро 5. Сложные системы нейтрализации призваны обеспечивать эти экологические нормы. Такие системы как непосредственный впрыск топлива и каталитический нейтрализатор требовательны не только к топливу, но и к моторному маслу. Французская компания Motul, производитель смазочных материалов со 160-летним стажем, каждый год обновляет формулы своих продуктов для самых современных автомобилей. Масло **MOTUL 8100 X-clean 5W40** обладает сниженной зольностью, что позволяет использовать его в автомобилях стандарта Евро 4 и Евро 5. Чтобы все системы таких автомобилей работали долго и исправно нужно обратить внимание на рекомендации, которые дает производитель. Эти рекомендации можно найти в инструкции по эксплуатации автомобиля, а можно на сайте motul.kz.

Если в инструкции значится требование к маслу ACEA C3, то это масло именно для вас. Плюс к этому, класс вязкости 5W-40 позволит двигателю свободно завестись зимой и максимально защитить его при высоких температурах, именно в этот момент двигатель больше всего нуждается в полноценной защите. Кроме того, **MOTUL 8100 X-clean 5W40** обладает самым современным классом API SN/CF, что говорит о возможности использовать его не только на европейских автомобилях, требующих ACEA, но и американских, японских и корейских, требующих масел в соответствии с классами API.

Многие мировые производители автомобилей высоко оценили масло **MOTUL 8100 X-clean 5W40**, выдав одобрение на его использование в своих моторах. Среди которых: BMW, FORD, GM-OPEL, MB-Approval, PORSCHE, Renault, VW.

Ваш двигатель помогает
сделать планету чище,
доверьте выбор
моторного масла
профессионалам Motul!



www.dav.kz



MOTUL

SUZUKI VITARA NEW



Новая «Витара» предлагается с бензиновым и дизельным моторами, одинаковыми по объему (1,6 л) и мощности (120 л.с.).

Адаптивный круиз-контроль не осуществляет полную остановку машины — система отключается при скорости ниже 40 км/ч.

повредить кузовные элементы или вовсе повиснуть на днище. Впрочем, создатели «Витары» и не позиционируют ее как машину для преодоления холмов и бродов, иначе бы нам предложили что-то сложнее песочка глубиной 5 см и «детской» горки...

Система полного привода AllGrip имеет несколько режимов. В штатной ситуации, когда включен «Auto», «Витара» сохраняет повадки переднеприводной машины и подключает заднюю ось при пробуксовке. «Lock» — принудительное зажатие муфты плюс имитация блокировки межосевого дифференциала. В спортивном режиме

активнее работают задние колеса, обостряются реакции педали газа и рулевого управления. Режим «Snow» — постоянный полный привод для передвижения в сложных дорожных условиях — по грязи или снегу.

Даже при активации режима «Sport» реакции руля хоть и становятся острее, но ему все равно не хватает «тяжести». При парковке и в заторах легкость вращения — это плюс, но на высокой скорости и в виражах такая «легковесность» вынуждает быть внимательнее и не делать резких движений. С другой стороны, «Сузуки Витара» создана для размеренного безопасного передвижения, а не для

езды боком.

Помимо обилия активных систем безопасности, в качестве опции для Vitara доступен упомянутый ранее адаптивный круиз-контроль. Он автоматически разгоняет/притормаживает машину в зависимости от расстояния до впереди едущего авто. К слову, дистанцию можно увеличить/уменьшить или попросту отключить систему с помощью соответствующей кнопки, которая расположена на блоке слева от водителя. Там же находятся клавиши управления системой помощи при спуске, системой «Старт/Стоп», а также ESP и парктроника.

Все решит цена

В России и Казахстане новая Suzuki Vitara появится не раньше второй половины лета 2015 года. Пока что производитель не называет стоимость новинки даже для рынка Европы, где налажен ее выпуск. По логике, модель должна быть несколько дороже SX4, но дешевле Grand Vitara. Если производитель сложит стоимость, учитывая колебания курса валют в разных странах, вполне возможно, что Vitara станет сильным конкурентом Nissan Juke, Opel Mokka, Renault Captur и Peugeot 2008. Впрочем, не стоит отбрасывать и Renault Duster, философия которого в некотором плане пересекается с новой Vitara. ■

Багажный отсек Suzuki Vitara имеет идеально ровный пол.



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

RINSPEED BUDII

КОНЦЕПТ-КАР

Текст: Эдуард Кричевский
Фото материал Rinspeed



Швейцарская компания RINSPEED, известная своими креативными концептами, взялась за тему автономных автомобилей, представив очередной шедевр на прошедшем в Женеве автосалоне.

Пока производители ломают голову над решением индивидуальной мобильности и автономного вождения, RINSPEED предложил готовое решение автомобиля, интегрированного в цифровое пространство.

За основу при создании концепта была взята база электрокара BMW i3, который оснастили новой регулируемой подвеской, позволяющей уменьшать или увеличивать дорожный просвет в пределах 100 мм. Примечательно, что уровень дорожного просвета регулирует сама электроника, опираясь на 3-D картинку ландшафта, полученную с камеры слежения, которая установлена на крыше автомобиля. Посредством этой камеры бортовые системы осуществляют автономное пилотирование, а в режиме ручного управления камера выполняет функции радара. При аварийных ситуациях, даже в режиме ручного управления, превентивные системы безопасности способны самостоятельно остановить автомобиль.

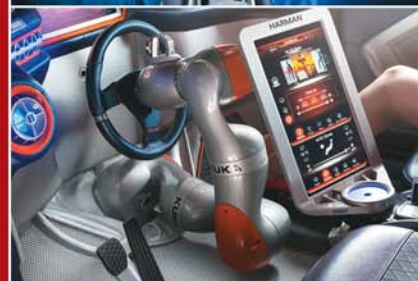
Салон автомобиля оборудован сложной системой ручного управления, благодаря которой рулевое колесо может смещаться и в сторону правой и в сторону левой части. В режиме автоматического управления рулевая колонка может складываться в специальную нишу, высвобождая больше пространства для ног пассажиров.

Салон и некоторые внешние панели обшивки отделаны оптоволокном, позволяющим менять цветовые настройки в соответствии с предпочтениями пассажиров. В автоматических настройках система предлагает свои цветовые решения, подстраивая их под окружающую среду.

По центру футуристичной приборной панели размещен монитор бортового компьютера, который одновременно выполняет несколько функций. Во время движения на него выводится карта навигационной системы автомобиля и индикаторы настроек систем комфорта. В режиме автономного пилотирования он служит центром развлекательной системы, дополненной индивидуальными мониторами, вмонтированными в теневые козырьки. С помощью специальных салонных датчиков бортовой компьютер постоянно отслеживает состояние систем комфорта и другие настройки, «учась» подстраиваться в дальнейшем под индивидуальные особенности каждого пассажира.

Системами автомобиля можно управлять и удаленно — через смартфон или специальные наручные часы.

Кроме прочего, разработчики оснастили автомобиль складными электрическими самокатами, которые расположили в специальных полостях пассажирского отсека.



READY TO» RACE™

«Ready to Race» («Готов к гонке») — это не просто красивый слоган, завоевавший любовь миллионов мотоциклистов по всему миру, это философия и страсть, основа жизнедеятельности компании KTM. Согласно этому принципу каждая из моделей мотоциклов KTM, прежде чем покинуть пределы завода, проходит полную проверку готовности к спортивным состязаниям. Более 70% заводского тюнинга, возможного для любой модели мотоцикла, устанавливается уже на заводе KTM в базовых версиях.

KTM

Главным событием стенда KTM на Кельнской выставке Intermot-2014 стала презентация нового лидера в линейке туристических эндуро — KTM 1290 Super Adventure. Этот мотоцикл призван стать законодателем мод в сегменте больших эндуро, получив уникальный для своего класса список оборудования, до которого его «одноклассникам» еще расти и расти.

Установленный на Super Adventure неизмеримо мощный двигатель дополняют электронные системы и системы безопасности, намного опережающие конкурирующие модели. В результате чего спортивная езда гармонично сочетается со стилем туристического эндуро, делая Super Adventure идеальным для любого путешествия.

Модельный ряд туристических эндуро от KTM теперь выглядит следующим образом: 1290 Super Adventure представляет собой максимально оснащенный комфортабельный мотоцикл для длительных путешествий; ступенькой ниже — две модели 1190 Adventure, включая R-версию, четко ориентированную на бездорожье; дополняет модельный ряд еще одна австрийская новинка — KTM 1050 Adventure, ставшая серьезным конкурентом для моделей, относящихся к модному ныне классу кроссоверов, которые в последние годы появляются практически у всех известных мотопроизводителей.

Двигатель Super Duke R объемом 1301 куб. см. изменен с целью выработки еще большего крутящего момента с самых низов, чего всем владельцам 1190 Adventure хотелось изначально. Поршни, цилиндры и шатуны те же, но головка блока изменена, и коленвал оснащен более тяжелым маховиком. Пиковая мощность чуть ниже, чем у Super Duke — 160 л.с., но крутящий момент больше — 140 Нм, что дает Super Adventure гораздо больше шансов на полном бездорожье.

Изменения коснулись не только двигателя. Увеличенный размер и измененные пропорции обтекателя направлены на улучшение защиты от ветра и непогоды. Ветровое стекло может регулироваться одной рукой. В стандартное

БОЛЬШЕ — ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ!



KTM 1290 SUPER ADVENTURE

оснащение входит подогрев рукояток руля и сиденья. Автономность мотоцикла увеличена за счет топливного бака с внушительным объемом 30 л, позволяющим проехать на одной заправке порядка 550 — 600 км.

Пакет электроники в базовой версии KTM 1290 Super Adventure собран просто революционный: кроме трекшн-контроля, ABS и системы стабилизации (MSC), мотоцикл по умолчанию оборудован полуактивной подвеской WP (Semi-active Suspension).

SAS имеет чуть более широкое в целом применение, чем представленная пару лет назад Dynamic Damping Control (DDC) от BMW. Помимо постоянного контроля за жесткостью демпфирования как в вилке, так и в заднем амортизаторе SAS отслеживает загрузку мотоцикла и помогает пилоту при резких торможениях. Новая активная подвеска от WP позволяет перераспределять нагрузку на тормоза, учитывая загрузку передней и задней оси, делая амортизаторы жестче и мягче в зависимости от ситуации.

Но самая главная фишка, которой не хватало в Adventure, — это круиз-контроль. В Super он теперь есть! Дополнительно мотоцикл можно оснастить опцией поддержки на крутом подъеме — Hill Hold Control, которая будет «придерживать» мотоцикл от сползания.

С перечисленным электронным арсеналом, мощным двигателем, улучшенной ветрозащитой и автономностью новый KTM 1290 Super Adventure претендует на звание лучшего мотоцикла для дальних путешествий по дорогам с самым разнообразным покрытием. Он вобрал в себя самые современные технологии, помноженные на опыт KTM в производстве внедорожных мотоциклов.

Туристический эндуро High-End класса KTM 1290 SUPER ADVENTURE будет доступен по предзаказу с апреля 2015 года.

Дополнительную информацию можно получить у официального импортера KTM в Республике Казахстан — компании AGENT ORANGE.



www.motoshop.kz
www.ktm.com/ru/

Официальный представитель KTM в Казахстане — компания AGENT ORANGE
г. Алматы, ул. Сатпаева 33, уг. ул. Манаса, тел.: +7 (727) 266-75-12, email: den@moto-shop.kz

ЛЮБИТЕЛЬСКОЕ РАЛЛИ ВСЕРЬЕЗ



«ЗИМНИЙ СПРИНТ-2015»

Спортивно-тренировочный комплекс «Мобилекс» уже давно стал популярной площадкой для проведения всевозможных мероприятий по автоспорту. Вот и 28 февраля 2015 года гостеприимный автодром принимал у себя II этап Любительского ралли «Зимний Спринт-2015».

Этот этап относится к зимней серии, но из-за аномально теплой погоды, царящей у нас на протяжении последних недель и ставшей причиной того, что «снежного» покрытия совсем не осталось, гонка проходила по сухому асфальту под теплыми лучами практически весеннего солнца.

Тем не менее соревнования вызвали большой интерес. Почувствовать себя раллистами и пройти по настоящей боевой трассе собралось свыше 30 экипажей в трех категориях: монопривод, полный привод и SUV, Джип — зачет для внедорожников и кроссоверов.

В каждом классе на старт выходило равное количество экипажей. В полном приводе почти весь зачет состоял из автомобилей марки Subaru. Конкуренцию им составляли Mitsubishi EVO. А вот монопривод собрал целую коллекцию из всевозможных машин: наравне с Lada Largus и Ford Fiesta состязались Mazda RX8 и Lexus GS.

Что же нужно, чтобы принять участие в любительском ралли, помимо огромного желания? Всего-то иметь технически исправный и прошедший техосмотр автомобиль, обладать сносными навыками вождения этого автомобиля, иметь водительское удостоверение и сертификат ФАМС, подать заявку на участие и оплатить вступительный взнос. И все: вы — участник. Кстати, экипаж, в котором и пилот, и штурман девушки, освобождается от стартового взноса. Таких «женских» экипажей в этот раз было два.

Несмотря на то, что соревнование носило любительский формат, все было



по-серьезному: и спортивная трасса, и правила, и настоящие «роад-буки» (дорожные книги), и строгие судьи, безжалостно начисляющие пенализацию за нарушение правил и отклонение от маршрута, и сосредоточенные лица пилотов, напряженно сжимающих руль в ожидании стартовой отмашки.

Чтобы добавить зрелищности мероприятию и не дать зрителям заскучать, два спецучастка из трех, что предстояло пройти экипажам в ходе гонки, располагались на территории самого СТК «Мобилекс» и полностью находились в поле зрения болельщиков.

Хотя гонка и шла на время, трасса, изобилующая всевозможными изгибами и поворотами, была построена таким образом, что скорость и мощность автомобиля не являлись решающим фактором. Определяющую роль играли отсутствие ошибок при прохождении трассы и умение грамотно входить в повороты, не нарушая границ разметки.

Стоит отметить и тот факт, что участников на Любительском ралли, как правило, насчитывается в разы больше, чем на спортивных соревнованиях по классическому ралли. Это и понятно, ведь для любителей участие обходится дешевле и более доступно: специально машину готовить не нужно, специального опыта вождения не требуется – сел на свой «гражданский» автомобиль и поехал.

Организатором соревнований выступала компания All4Race, у которой уже имеется немалый опыт в этой сфере, в том числе и более чем двухлетний опыт проведения Любительского ралли, или Ралли третьей категории.



В 2015 году планируется провести несколько любительских серий. Первыми из них и стали трехэтапные соревнования «Зимний спринт-2015». Первая гонка зимней серии проходила 7 февраля на площадке «Мобилекс». Третий этап планируется провести в

марте, в праздничные дни Наурыза.

Учитывая, что от этапа к этапу интерес со стороны зрителей к Любительскому ралли возрастает и количество экипажей неуклонно растет, организаторы планируют сделать из предстоящей гонки настоящее шоу. ■

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	 РЕМКМПЛЕКТЫ для ГРМ	 БАЧКИ ОМЫВАТЕЛЯ	<div style="font-size: 3em; font-weight: bold; color: red; transform: rotate(-10deg);">АВТО ЗАПЧАСТИ</div> <p>www.sklad.autotrade.kz www.autoradiator.kz</p>	
 ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ	 АВТОСТЕКЛО	 СТОЙКИ, АМОРИЗАТОРЫ			

ЕСЛИ БЫ НЕ ФИНИШ...



После ралли Монте-Карло Чемпионат мира переместился на север Европы, чтобы провести этап в Швеции. Гонка традиционно встретила участников заснеженными трассами. Уже на шейкдауне Себастьян Ожье напомнил всем, кто является действующим чемпионом, и занял первое место. Не слишком далеко от него расположились Роберт Кубица и Крис Мик. Было видно, что остальные лидеры пока не спешили показывать скорость.

Основная программа стартовала в четверг, когда прошел спецучасток на стадионе Карлстад. В лидирующую тройку по итогам допа попали представители сразу трех команд: Citroen, Volkswagen и Hyundai. Однако среди них не оказалось Ожье. Первым стал Остберг, вторым — Латвала, а третьим — Невилль.

Когда на следующий день гонщики отправились со стадиона на реальные раллийные трассы, Volkswagen занял свои привычные позиции. Ожье и

Латвала показали первое время на втором допе и возглавили гонку. Не оправдались опасения Ожье, который тревожился по поводу старта с первого места. После прохождения пары допов француз изменил мнение. Бывший лидер, Мадс Остберг, остался неподалеку, проигрывая дуэту Volkswagen 5 секунд.

Несмотря на то что второй этап чемпионата носит название «Ралли Швеции», гонка проходила и по территории других государств. Так, во

время третьего спецучастка гонщики пересекли границу с Норвегией и продолжили движение уже там.

Смена государства принесла и изменения в состав первой тройки. Уверенно шедший Андреас Миккельсон смог опередить Остберга и занять третье место. На этом закончилась утренняя секция.

После перерыва дорожные условия ухудшились, но принципиальных изменений в расстановке сил это не повлекло. Лишь Яри-Матти Латвала

Комбинация борьбы «колесо в колесо», вылетов, ошибок и выдающихся результатов пилотов, от которых этого не ждали, сделали ралли Швеции по-настоящему захватывающей гонкой. И казалось, что, если бы не финиш, эта борьба могла продолжаться вечно.



О ТРАССЕ

Ралли Швеции стало первым этапом Чемпионата 2015 года, прошедшим на снежном покрытии. После переменчивых условий ралли Монте-Карло в Швеции состояние трассы предугадать было достаточно легко. За 4 дня гонки пилоты преодолели более 308 км по территории Швеции. Дистанция была разделена на 21 спецучасток. Самым длинным из них — 24,63 км — стал CY Vargasen, который гонщики проехали дважды в субботу, а самый короткий доп дважды предшествовал самому протяженному. Им стал Hagfors Sprint — всего 1,87 км.

потихоньку сокращал отставание от Ожье, который не мог найти общий язык с машиной и терял темп. Тем не менее все три пилота Volkswagen, сменяя друг друга на первых строчках отдельных допов, по-прежнему лидировали в общем зачете, хотя и не с очень большим преимуществом.

Но тут настал страшный для немецкой команды 9-й доп. Сначала Ожье врезался в сугроб. По его словам, он недооценил один из поворотов. Потери оказались не столь критическими, хотя и выбили его из состава первой тройки. Себастьян потерял около половины минуты и откатился в середину первой десятки.

Ставший в тот момент лидером Латвала этого еще не знал и продолжал гнать во весь опор. И, как уже не раз бывало с финном, добром это не кончилось. В одном из быстрых

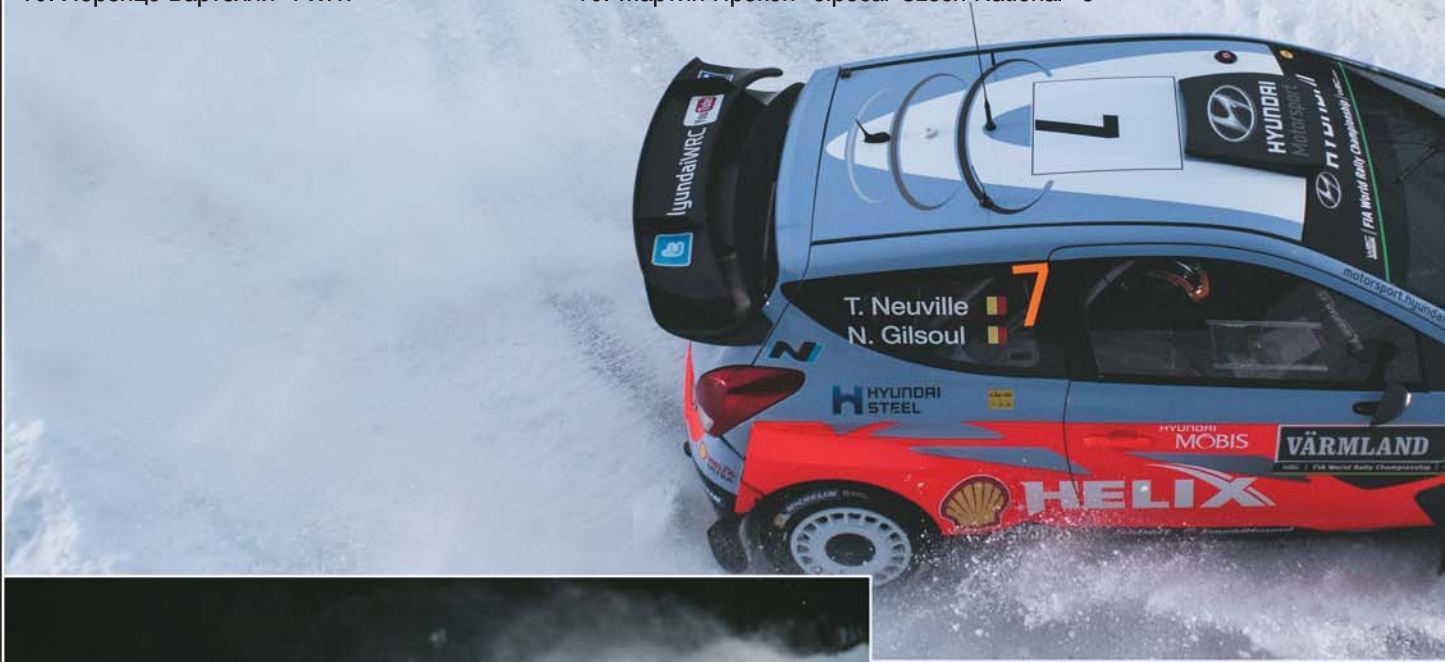


Ралли Швеции:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport»
2. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport»
3. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi»
4. Яри-Матти Латвала «Volkswagen Motorsport»
5. Элфин Эванс «M-Sport»
6. Хайден Пэддон «Hyundai Motorsport N»
7. Роберт Кубица «Robert Kubica»
8. Отт Тянак «M-Sport»
9. Юрий Протасов «D-MAX Swiss»
10. Лоренцо Бартелли «FWRT»

Личный зачет:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport» 53
2. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport» 30
3. Андреас Миккельсон «Volkswagen Motorsport II» 27
4. Яри-Матти Латвала «Volkswagen Motorsport» 19
5. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi» 14
6. Элфин Эванс «M-Sport» 14
7. Отт Тянак «M-Sport» 12
8. Хайден Пэддон «Hyundai Motorsport N» 10
9. Крис Мик «Citroen Total Abu Dhabi» 10
10. Мартин Прокоп «Jipocar Czech National» 6



поворотов он не справился с управлением, и его Volkswagen завалился на обочину. К нему тут же подоспели зрители, чтобы помочь выбраться. Как и в случае с его напарником, автомобиль не пострадал, и Латвала смог продолжить движение, однако потери времени оказались значительными. Яри-Матти потерял около 8 минут. А значит, ему можно было забыть не только о подиуме, но, скорее всего, и об очках.

В результате гонку возглавил Миккельсон. А Невилль и Остберг переместились на второе и третье места соответственно. Такой расклад был к концу пятницы.

Если Латвала уже не представлял серьезной угрозы для новых лидеров, то Ожье все еще был поблизости и явно не собирался сдаваться. Субботу он начал с того, что смог отобрать третье место у Остберга после ошибки последнего. Следующей целью был Невилль. Обойти его также не составило особого труда. Кажется, Ожье остался последний шаг: обойти представителя младшей команды Volkswagen – Андреаса Миккельсона. Но тут у лидера чемпионата снова начались проблемы с машиной. Поначалу Себастьян держал

WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP



от Невилля до 3 секунд. Сам же Тьерри не стал баловнем фортуны на этом СУ. Из-за проблем с переговорным устройством бельгиец неудачно прошел один из поворотов и прибыл на финиш с поврежденным автомобилем. Тем временем без проблем и особых успехов преодолел доп и Миккельсон.

Эта стабильность и стала залогом успеха. За два допа до финиша Андреас

возглавил гонку. Предпоследний спецучасток принес еще одно разочарование для Тьерри Невилля. Уверенно проведя доп, его опередил Себастьян Ожье, сокративший отставание от лидера до 3 секунд. А во время финального СУ француз поставил жирную точку, опередив вылетевшего в сугроб Миккельсона и выиграв вторую гонку в этом сезоне. ■

темп, но не мог долго оставаться вторым. Скорость падала, и по ходу субботы он опять пропустил Невилля вперед. Но, как выяснилось сразу после этого, не только проблемы с автомобилем вынудили Ожье уступить вторую позицию — темп Невилля значительно вырос. И Тьерри на этом не остановился: на заключительном допе субботы он обошел еще и Миккельсона, став лидером. У команды Hyundai появилась реальная возможность выиграть гонку. Ведь даже если Ожье смог бы справиться со своими проблемами, воскресная программа включает всего три допа, а значит, просто могло бы не хватить времени. Главное было — не наделать ошибок. Ожидалось три невероятно интересных воскресных спецучастка.

К началу последнего дня Невилль лидировал с преимуществом около 1,5 секунды в борьбе с Миккельсоном. Андреас опережал своего напарника, Ожье, уже примерно на 8 секунд. Но воскресенье с самого начала перемешало первую тройку. Во-первых, Ожье оправился от вчерашних проблем и уверенно выиграл спецучасток, сократив в результате свое отставание

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



РК, г. Алматы, ул. 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

СЕЗОН 2014: ДУБЛЬ ВТОРОЙ



Если говорить коротко о том, с чем мы подошли к первой гонке, то получится, что в Мельбурн приехало 10 команд с одним явным лидером. Проект по спасению Caterham провалился, и когда на дорожках Альберт-парка носились болиды, в Британии с молотка уходили остатки имущества бывшей команды. Другой коллектив, находившийся на грани пропасти, — Manor (бывшая Marussia) — в последний момент получил все необходимые разрешения и в Австралию прибыл. Правда, на трассу гонщики Manor так и не выехали, потому что болиды просто не успели собрать. Однако процедуры были соблюдены, и команда формально приняла участие в гран-при.

Неделя накануне гран-при отметилась еще одним скандалом. В прошлом году, пытаясь найти более обеспеченного пилота, команда Sauber подписала контракты сразу с тремя гонщиками. Оставшийся «не у дел» Ван дер Гарде не предпринимал активных действий, и, казалось, вопрос разрешился. Но на неделе, предшествующей Гран-при Австралии, голландец выиграл ряд судебных споров в Швейцарии и Австралии, по которым Sauber были обязаны предоставить ему

место в кокпите. Ситуация выглядела безвыходной. Швейцарские болиды не выезжали на трассу, имущество команды могли арестовать, Монише Кальтенборн грозили тюрьмой. Но, к счастью для всех, стороны договорились, и разбирательство перенесли на потом, позволив команде выступить в гонке.

Квалификация, в которой приняли участие 18 машин, подтвердила тенденции, заявленные на тестах. Льюис Хэмилтон и Нико Росберг без особых усилий заняли первый ряд стартового

поля. За ними вперемешку расположились гонщики Williams и Ferrari, которые также были в своей лиге. Главными неудачниками квалификации стали представители McLaren. Мало того что перешедший из Ferrari Фернандо Алонсо не приехал в Австралию из-за травмы, полученной на тестах, еще подвели силовые установки. Балансируя на грани скорости и надежности, инженеры Honda так настроили свои двигатели, что Баттон и Магнуссен уверенно заняли два

MELBOURNE

AUSTRALIA



последних места на старте.

Воскресенье началось с потерь. Уже после квалификации Валттери Боттас пожаловался на боли в спине. Проведя ночь в госпитале, он сообщил, что на старт выйти не сможет. До начала гонки было еще около часа, но пелетон продолжал редеть. На формировочном круге отказал двигатель на McLaren Магнуссена, и коробка передач на Red Bull Квята. В итоге старт приняли лишь 15 гонщиков. Стартовавшие с первого ряда пилоты Mercedes без проблем оторвались ото всех прямо на старте, и все события гонки их уже не касались.

А событий случилось немало. После столкновения в первом повороте было повреждено несколько болидов. Но больше всего досталось Мальдонадо, который, вылетев в отбойник, разбил свой Lotus и был вынужден сойти. И на этом горести британской команды не закончились: уже на старте двигатель на болиде Грожана потерял мощность,



Оборудование для:

- СТО
- Шиномонтажных мастерских
- Кузовного ремонта
- Клининговых работ

Мощные средства для:

- Автомоечных работ
- Клининговых работ

Новое направление:

- Профессиональный инструмент
- Специальная одежда
- Защитная обувь



ТОО "СОБЕК-Сервис"

Республика Казахстан,
г. Алматы, пр. Сулейман-Бек, 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



**Гран-при Австралии:**

1. Льюис Хэмилтон "Mercedes"
2. Нико Росберг "Mercedes"
3. Себастьян Феттель "Ferrari"
4. Фелипе Масса "Williams"
5. Фелипе Наср "Sauber"
6. Даниэль Риккардо "Red Bull"
7. Нико Хюлкенберг "Force India"
8. Маркус Эрикссон "Sauber"
9. Карлос Сайнс "Toro Rosso"
10. Серхио Перес "Force India"

Личный зачет:

1. Льюис Хэмилтон "Mercedes" 25
2. Нико Росберг "Mercedes" 18
3. Себастьян Феттель "Ferrari" 15
4. Фелипе Масса "Williams" 12
5. Фелипе Наср "Sauber" 10
6. Даниэль Риккардо "Red Bull" 8
7. Нико Хюлкенберг "Force India" 6
8. Маркус Эрикссон "Sauber" 4
9. Карлос Сайнс "Toro Rosso" 2
10. Серхио Перес "Force India" 1

и ему пришлось свернуть в боксы.

После первого круга в гонке осталось лишь 13 машин. Но дальше ситуация развивалась не столь драматично.

Гонщики Mercedes отрывались так стремительно, что к 14 кругу уже опережали весь пелетон на 10 секунд. Причем борьбы между ними не наблюдалось: или это была командная установка, или Росберг действительно не мог атаковать Хэмилтона. Так или иначе, но позициями они поменялись лишь однажды, после пит-стопа Льюиса, да и то временно – до остановки Нико.

Позади борьба проходила в более активном ключе.

Стартовавшие третьим и четвертым Масса и Феттель держались плотной группой. И, судя по тому, что Себастьян не отставал от Фелипе, Ferrari могла проходить круги быстрее Williams. Но решающего преимущества, позволившего бы провести обгон, у Феттеля не было. Пришлось действовать тактически. Проведя свою остановку раньше, Феттель на свежей резине выдал несколько быстрых кругов и после остановки Массы оказался впереди. Однако если пит-стоп для одного из гонщиков итальянской команды оказался выигранным, то его партнеру он испортил гонку. Еще во время первой остановки на болиде Райкконена возникла

О ТРАССЕ

Трасса представляет собой комбинацию из 16 поворотов, проложенных в одном из районов Мельбурна, в Альберт-парке, вокруг небольшого озера. Длина трека равна 5,3 км. По ходу дистанции гонщики преодолевают 58 кругов, в общей сложности покрывая дистанцию в 307 км. Трасса является городской и используется в качестве гоночного полотна лишь один раз в году. А значит, ее состояние серьезно улучшается по ходу уик-энда. Отсутствие длинных прямых заставляет команды выбирать настройки с более высокой прижимной силой, а обилие разгонов и торможений вынуждает обратить внимание на расход топлива и износ тормозов.



Австралия

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.04.2015 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 10.04.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №2-2015 Renault Latitude

Победители викторины №2-2015:

ПРИЗЫ

- Клечина Анастасия (г. Алматы) Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л
- Лопатин Сергей (г. Алматы) Очиститель стекол+ набор салфеток
- Костенко Адриан (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



Как и всегда, Гран-при Австралии послужил ориентиром, примерно обозначившим, каким, скорее всего, будет новый сезон. Здесь можно было отметить улучшение позиций Ferrari и Williams, а также неудачи Red Bull и, особенно, McLaren. Но что осталось неизменным с прошлого года, так это доминирование Mercedes. И если в ближайшее время не случится ничего фантастического, то нас ждет повторение сезона 2014 года.

заминка с креплением заднего левого колеса, но тогда все обошлось потерей времени. Второй пит-стоп прошел быстрее. Но «быстрее» в данном случае не означало лучше. Проехав несколько сотен метров, Кими остановил свой болид – не было закреплено заднее левое колесо. Тем временем в последнем повороте остановился самый молодой пилот в истории Формулы-1 Макс Ферстаппен – отказ двигателя. Гонка продолжала собирать свои жертвы: еще минус два.

Начиная с 13 круга, Дженсон Баттон непрерывно бил рекорды McLaren образца 2015 года. Дело в том, что на тестах команде не удавалось проехать больше 12 кругов подряд, поэтому каждому новому витку в Альберт-парке можно было только аплодировать, особенно учитывая, что на протяжении всей гонки Дженсон боролся с соперниками. Правда, результат борьбы не был радостным. Баттон последним пересек финишную черту, оказавшись 11-м и единственным, кто не набрал очков в Гран-при Австралии.



Внимание победителей викторины! Призы необходимо получить в редакции в течение 30 дней после опубликования результатов. В случае неполучения победителем приза в указанный срок, подарок возвращается в призовой фонд викторины.

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №2(89)-2015

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

							Искусный наездник	
Знаменитый маринист	Фрагмент горшка		Граница		Царский кинолог		Выкуп за невесту	
					Валюта Албании			
	Духи от кашалота		"Р" в старину				... Капоне	
					Месяц года			
	Главварь краснокожих	Антипод дедушки Мазая		Грунт водоёма		Мелкий шрифт		Материк
	Канун поста		Учётный документ	Нестройный шум голосов		Широкое одеяние	Лесная дорожка	
	Солдаты в спорте							
			Рунный коллектив					
	Пресноводный усач				Гружёная телега			
	Страна у Красного моря		Жираф с короткой шеей					
						Кобра родом из Индии		

Водитель маршрутки, случайно заехавший на трассу «Формулы 1», выиграл гонку, успев даже подобрать по пути двух пассажиров.

Раньше, подсчитав свою зарплату и цены на путевки — мы понимали, что не устали. Теперь, видя цены на продукты — понимаем, что мы еще и не голодные...

— Мама! Папа с лестницы упал!
— Да?! И что сказал?
— Маты пропустить?!
— Ну конечно!
— Молча упал...

— Ты готовить-то умеешь?
— Да, я очень вкусно режу колбасу!

— Эх... Душа болит! — А ты ее лечишь? — Когда лечу, болит печень...

— Ты знаешь, что Вася стал владельцем недвижимости?
— Знаю, он мне тоже пожаловался, что ночью с машины колеса сняли.

Работа — это такое место, где с утра хочется есть. После обеда — спать. И все время такое чувство, что пора домой.

Те, кто говорят, что ночью есть нельзя, пусть попробуют объяснить, для чего придуман свет в холодильнике.

— Я не храплю. Мне просто снятся мотоциклы.

Крик русского туриста в аэропорту Вашингтона «Алла, я в бар!» заставил ужаснуться 1300 американцев, в том числе 19 полицейских.

Вопрос из кроссворда: — На какую городскую службу резко увеличивается нагрузка в минуты телерекламы? Ответ: — Канализация.

Утром мать спрашивает дочь:
— Что ночью упало с таким грохотом?
— Одежда...
— А почему так громко?
— Я не успела из нее вылезти.

Приехала в гости сестра с двумя детьми 2 и 5 лет. Кошка сразу притворилась мертвой!

Женщины, помните! Вы — не прачки, не посудомойки, не кухарки, не уборщицы... Вы — ангелы чистоты! Жрицы порядка! Богини уюта! Дом — это ваш храм!

— У вас есть воды?
— Не воды, а вода.
— Тогда дайте мне вода!!!
— Не вода, а воды.
— Да, я вижу, у вас тут напьешься!

«Сволочь ты! всю жизнь мне испортил! всю молодость на тебя потратила!» — рыдания девушки из комнаты. Голос из кухни:
— Доченька, хватит говорить с дипломом...

Кладбище ночью — это, пожалуй, единственное место на земле,

ЮМОР



где пьяного мужика с битой испугаешься меньше, чем одинокую маленькую девочку в белом платьице с косичками и бантиками.

Когда пессимист достает из стиральной машины нечетное количество носков, он думает: «Блин, носка не хватает...» А оптимист: «О, классно, запасной носок!»

Борьба с пиратством — это когда со злыми дядями, которые бесплатно качают музыку и фильмы, борются добрые дяди, которые бесплатно качают нефть и газ.

Журнал Pitstop можно приобрести:

В сетях **КазПРЕСС**, **МирПРЕСС**, 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. Тюлькубаская, 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. Рыскулбекова, д. 31
Formula-7 - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131
"На Дунаевского" - г. Алматы, ул. Дунаевского, 20
TEMIR AVTO - г. Алматы, пр. 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-АЛЬЯНС" - 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!

БЕСПЛАТНАЯ МОЙКА КУЗОВА



В СЕТИ АВТОМОЕК AQUASERVICE



MOTUL

За каждую купленную канистру
моторного масла* MOTUL из серий
4100, 6100 и 8100

*В акции участвуют только 4 и 5 литровые канистры
**MOTUL 4100 POWER в акции не участвует



AQUASERVICE
сеть автомоек класса премиум



www.dav.kz

*Бесплатная мойка кузова
предоставляется при
предъявлении подарочной
карты MOTUL (адреса автомоек
написаны на обороте карты).



ГРУППА КОМПАНИЙ
DAV

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
ТОРГОВОЙ МАРКИ MOTUL 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,
СОЗДАНОЕ 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