

pitstop

www.pitstop.kz 10 (97) 2015 # 10



AIAS-2015
ЗАВОД BMW
NOKIAN TYRES
РЕПОРТАЖ

PORSCHE MISSION E
АРСЕНАЛ

Conti IceContact 2
АВТОМАРКЕТ

VW TIGUAN
ШОУРУМ



“СВЕЖАЯ”

HYUNDAI ELANTRA



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

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

MOTUL

Реклама

ТАНДЕМ ПБ
АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЦЕНТР
Дилер аккумуляторного завода "ИСТА"

СТАРТЕРНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ
для автомобильной, строительной и специальной техники

ШИРОКАЯ СЕТЬ ПО КАЗАХСТАНУ
г. Павлодар: (7182) 50-35-79;
г. Усть-Каменогорск: +7 7057079604;
г. Экибастуз: +7 7057079605

Моб.: 8 7710139563

Astonish®

...премиуму качества!



РЕКЛАМА



**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

Товарный знак "Pitstop" охраняется в соответствии с "законом об интеллектуальной собственности РК"

pitstop

www.pitstop.kz

Журнал «Pitstop» № 10 (97) 2015
Издается ежемесячно с октября 2007г. (12 номеров в год)

Собственник и издатель: – ТОО «Нувэль Казахстан»

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: г. Алматы, ул. Попова 19, оф. 304,
тел.: +7 (727) 2969 809, e-mail: info@pitstop.kz
Отдел распространения: тел.: +7 727 271-54-33
Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

Авторы номера: Андрей Сафонов, Илья Фарбер, Артем Киселев,
Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Татьяна Дружинина, Егор Белоусов.

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

Отпечатано: Print House Gerona. г. Алматы, ул. Сатпаева 30А/3,
оф. 124. 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:



8-11



16-19



20-23



24-27

ВЫЗЫВАЛА ИНТЕРЕС И ДАРИЛА ЭМОЦИИ

Новинки автомобилестроения, представленные на III Международной выставке «Astana International Auto Salon – 2015», проходившей в октябре в Астане, заинтересовали не только обывателей, но даже вице-министра по инвестициям и развитию РК.

PORSCHE MISSION E: ДЕЛО ФЕРДИНАНДА

Запах бензина, живые отклики двигателя внутреннего сгорания на работу акселератором, сопровождающиеся уникальным звучанием, – вот что дарит настоящее удовольствие. Но совершенно бесполезно сопротивляться тому, что современное общество дает уже не первый и даже не второй шанс автомобилям на электрической тяге.

VOLKSWAGEN TIGUAN: В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

В день открытия франкфуртского автосалона грандиозный скандал вокруг Volkswagen еще не грянул, а потому все внимание публики было сконцентрировано на многочисленных новинках марки. В центре, безусловно, находился кроссовер Tiguan второго поколения.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ УСПЕХА NOKIAN TYRES

Десятилетие завода Nokian Tyres, работающего в городе Всеволожске Ленинградской области, безусловно, значительное и приятное событие. Эта дата для нас послужила поводом повнимательнее приглядеться к крупнейшему шинному заводу России.

HYUNDAI ELANTRA: ВЕРСИЯ 6.0

Elantra – одна из самых успешных моделей в автомобильной истории компании Hyundai. За 25 лет производства и 5 поколений она разошлась по миру тиражом более 10 миллионов экземпляров. Теперь корейцы представили ее шестую генерацию.

www.pitstop.kz

МЫ ЗНАЕМ,
ЧЕГО ХОТЯТ МАШИНЫ

с
1866
ГОДА



ПЕРВОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО В МИРЕ

valvoline.kz

valtec.kz

ДОГОВОР О МАСШТАБНОМ ПАРТНЕРСТВЕ

ОАО «АВТОВАЗ» доверил казахстанской компании «БИПЭК АВТО» перезапуск марки Lada на обширном пространстве Монголии, Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана и Таджикистана. Эта масштабная задача неразрывно связана с совместными производственными планами экспортных поставок автомобилей, которые будут выпускать на новом заводе в Усть-Каменогорске. Партнеры также объединяют усилия для развития инфраструктуры Lada в обозначенном регионе.



Соответствующее соглашение было подписано президентом ОАО «АВТОВАЗ» Бу Инге Андерссоном и председателем совета директоров группы компаний «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО» Анатолием Балушкиным. Документ предоставляет группе «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО» право на осуществление дистрибуции, розничных продаж и послепродажного обслуживания автомобилей Lada на рынках перечисленных стран.

Президент ОАО «АВТОВАЗ» г-н Бу Инге Андерссон высоко оценил результаты работы «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО» на рынках России и Казахстана и выразил надежду на успешное продвижение бренда LADA в Центральной Азии. «Сегодня мы реформируем дистрибьюторскую сеть на экспортных рынках, вводя единые высокие стандарты клиентского сервиса, – отметил он. – Позитивный опыт работы наших партнеров в России и Казахстане



позволяет нам рассчитывать на успешное возвращение на рынки, где позиции «АВТОВАЗа» были традиционно сильны».

Напомним, что в сентябре 2014 года партнеры заключили соглашение о совместной деятельности на рынках Сибирского и Уральского федеральных округов России. В рамках договоренностей стороны учредили совместное предприятие ООО «АЗИЯ АВТО Усть-Каменогорск», получившее право на дистрибуцию, сбыт и обслуживание автомобилей Lada. Совместное предприятие на территории РФ сегодня насчитывает 15 автоцентров в 10 городах.

На площадке АО «АЗИЯ АВТО Казахстан» в Усть-Каменогорске продолжается строительство крупнейшего отечественного автопромышленного кластера. Участниками проекта выступают холдинг «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО» и ОАО «АВТОВАЗ». В сумме на проектирование и строительство производственных мощностей, формирование сбытовой и логистической инфраструктуры проекта холдингом «БИПЭК АВТО – АЗИЯ АВТО» направлено свыше 33 млрд тенге собственных средств. Общий же объем необходимых капиталовложений в базовые мощности и технопарк по выпуску автокомпонентов составляет \$1,47 млрд.

Планируется, что создание автомобильного производства полного цикла – комплекса предприятий по сварке, окраске, сборке автомобилей, а также изготовлению автокомпонентов – обеспечит выпуск до 120 тысяч автомобилей в год, причем вклад поставщиков двух стран в добавленную стоимость распределится в равных долях. С выходом на проектную мощность строящееся предприятие позволит создать 12000 новых рабочих мест. Ежегодный прирост ВВП республики, ожидаемый в рамках реализации проекта, оценивается в \$1,1 млрд.

Пять названных стран Центральной Азии, совокупный спрос которых обеспечен населением свыше 53 млн человек, станут одним из ключевых экспортных направлений «АВТОВАЗа».



АВТОМАЛЯР ГРУППА КОМПАНИЙ

ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий

МСТР, Admiral, FENICE Care System, 3M, Старт, MaxMeyer, СОПТАК

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

г. Алматы, ул. Потанина 230. Тел./факс: (727) 290 84 53, 232 82 53.
Моб.: 8 707 225 39 33, 8 707 225 39 99, e-mail: info@avtomalyar.kz
www.avtomalyar.kz

НОВОЕ МАСЛО ОТ MOTUL

Французский производитель смазочных материалов премиум-класса, компания Motul, представила моторное масло 6100 Synergie+ 5W30 с технологией Technosynthese.

Широкая линия с классом вязкости 5W30 включает больше десяти наименований масел для различных автомобилей, двигателей и условий эксплуатации, ведь именно этот класс вязкости является сейчас одним из самых динамично растущих на рынке.

PR-менеджер Motul Алина Кудинова так прокомментировала появление новинки: «Одно из главных преимуществ масла 6100 Synergie+ 5W30 заключается в балансе высокого качества и разумной цены. Продукт соответствует современным экологическим требованиям, экономит топливо и сводит к минимуму выбросы парниковых газов».

Масло с высоким содержанием синтетических базовых компонентов разработано как для новых легковых автомобилей, так и для машин предыдущего поколения, оснащенных мощными двигателями, в том числе с турбонаддувом и системой нейтрализации отработавших газов. Особенно важно, что 6100 Synergie+ 5W30 применяется в двигателях, работающих на всех марках бензина, а также на дизельном и газовом топливе (LPG).

Motul 6100 Synergie+ 5W30 может смешиваться с минеральными и синтетическими маслами. Продукт получил одобрение BMW, VW и Renault.



www.pitstop.kz



ALLURGROUP ПРЕЗЕНТОВАЛА JAC

В рамках III Международной выставки автомобильного транспорта «Astana International Auto Salon – 2015», проходившей в Астане, состоялась казахстанская премьера всей модельной линейки автомобилей JAC, производство которых AllurGroup освоил на костанайском заводе.

Автомобили J5, S3, S5, J6 и M5 получили пять звезд по безопасности C-NCAP. Их производство характеризуется минимальной экономией стали и материалов. Оптимизация расходов происходит за счет объема производства и получения субсидий от государства. Ввиду того что JAC является

национальным брендом Китая, все автомобили компании проходят строгий контроль качества и безопасности.

Востребованность автомобилей JAC в Казахстане обусловлена выгодным соотношением высокого качества и доступных цен.

Стоимость J5, самой доступной модели, стартует с 12000 USD, S3 – с 15000 USD, стартовая цена на S5 составляет 17000 USD, модель J6 в базовой комплектации доступна за 14000 USD, а стоимость M5 будет начинаться с 24200 USD.

Дистрибуцию автомобилей JAC в Казахстане осуществляет AllurGroup.

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



Фото: «Автомир» ©2015

«Открытие нового дилерского центра в казахстанской столице — для нас радостное событие, — отметил в приветственном слове Йорг Шрайбер, президент и генеральный директор Mazda Motor Rus. — Мы здесь новички, в отличие от компании «Автомир», которая давно присутствует на казахстанском автомобильном рынке и хорошо его знает. У нас большие планы. Уверен, что скоро мы увидим много новых красивых автомобилей Mazda на дорогах страны».

Николай Груздев, генеральный директор группы компаний «Автомир», добавил, что компания не

только предлагает клиентам замечательные машины марки Mazda, но и предпринимает все меры, для того чтобы цены на эти автомобили были разумными.

«Автомир» планирует реализовывать не менее 40 автомобилей в месяц. Новый автосалон Mazda находится на территории выставочного комплекса EXPO-2017, в одном из самых перспективных и быстроразвивающихся районов столицы. Здесь представлен весь актуальный модельный ряд: как признанные бестселлеры, так и новинки бренда.

Клиентам предлагаются новые автомобили,

ДИЛЕР MAZDA ДОБРАЛСЯ ДО СТОЛИЦЫ

С 1 октября в Астане начал работу дилерский центр Mazda. Официальным представителем японского бренда на территории Казахстана является группа компаний «Автомир», предлагающая полный спектр услуг по продаже и сервису автомобилей.



Фото: «Автомир» ©2015

оригинальные запчасти и аксессуары, сервисное обслуживание, установка дополнительного оборудования, кредитование и страхование, а также уникальная накопительная

дисконтная программа. Сервисная зона полностью отвечает стандартам производителя и включает шесть постов прохождения ТО, по два поста мойки и интерактивной приемки.



Фото: «Автомир» ©2015

Aleks studio



Реклама

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

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

- ▶ 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)

ВВОЗ И ВЫВОЗ СТАЛИ ПРОЩЕ

Евразийский экономический союз принял изменения в правилах, касающихся нерастаможенных автомобилей.

Теперь нет необходимости обращаться в таможенный орган для продления срока временного ввоза. При этом сам срок должен устанавливаться в зависимости от продолжительности пребывания граждан на территории союза, вплоть до максимально допустимого:

для граждан союза — шесть месяцев, для иностранных граждан — один год.

Кроме того, в решении Коллегии ЕЭК предусмотрен вывоз транспортного средства без оплаты таможенной пошлины даже с истекшим сроком временного ввоза, но в пределах максимально допустимого.

Нововведения распространяются и на уже вывезенные с таможенной территории союза транспортные средства.

СТРАХОВАНИЕ: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В начале октября страховая компания «Коммекс-Омір» опубликовала итоги деятельности страхового рынка за восемь месяцев текущего года, а также рассмотрела основные тренды отрасли и перспективы ее развития.

Страховые организации Казахстана на 1 сентября собрали страховых премий на сумму 200,4 млрд тенге, что на 6,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Объем страховых премий по обязательному страхованию составил 49,8 млрд тенге, по добровольному имущественному – 95,7 млрд тенге.

Позитивный тренд роста премий сохранился в 2015 году по обязательному страхованию ГПО автовладельцев. Его объем составил 26,3 млрд тенге. Однако по АвтоКАСКО произошло снижение на 3,2%, объем – 10,7 млрд тенге.

В рамках реализации Дорожной карты развития страхового рынка предусматривается введение электронного страхового полиса, в связи с чем на рынке республики ожидается заметный рост в сегменте онлайн-



страхования. Планируется разработка интегрированного варианта единой страховой базы данных и базы данных административной полиции для проверки подлинности полисов на дорогах.

Через 5 лет после вступления Казахстана в ВТО на отечественном рынке будет разрешено коммерческое

присутствие иностранных страховых компаний в виде прямых филиалов. Очевидно, что это вызовет конкуренцию, готовиться к которой казахстанским страховщикам необходимо уже сейчас, расширяя сферы деятельности, совершенствуя бизнес-процессы, повышая страховую культуру граждан и участвуя в развитии законодательства.



Европейские
технологии
для нашей зимы

**ШИНЫ
MATADOR**

Спрашивайте в шинных центрах Казахстана!
www.matador.su

Matador
ВЛАСТЬ НАД ДОРОГОЙ!



НОВИНКИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА III МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ «ASTANA INTERNATIONAL AUTO SALON – 2015», ПРОХОДИВШЕЙ В ОКТЯБРЕ В АСТАНЕ, ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ НЕ ТОЛЬКО ОБЫВАТЕЛЕЙ, НО ДАЖЕ ВИЦЕ-МИНИСТРА ПО ИНВЕСТИЦИЯМ И РАЗВИТИЮ РК.



Одним из наиболее крупных был стенд промышленной группы «Иран Ходро» (IKCO), которая представила на выставке как уже известные модели легковых автомобилей национальных брендов – седан Rana, например, так и новинки – седан Dena и газо-бензиновый пикап Arisun. Менеджер IKCO по экспорту Мохен Никбин рассказал, что промышленная группа «Иран Ходро» является крупнейшим автопроизводителем на Ближнем Востоке, имеет пять производственных баз, суммарная мощность которых составляет более 1100000 автомобилей в год, 220000 из которых идут на экспорт. Представитель промышленной группы также заметил, что скоро будет открыто представительство компании в Астане.



На стенде автосалона «Вираз» интерес многих посетителей вызвали грузовая ГАЗель с высоким цельнометаллическим кузовом и новый 19-местный комфортабельный автобус малого класса ГАЗ-Next, предназначенный для внутригородских и пригородных маршрутов. Некоторые посетители охотно садились за руль компактного пятитонного газовского грузовика, ведь кабина этого современного тяжеловеса отличается особым комфортом и напоминает салон



В ходе выставки AIAS – 2015 особое внимание Альберта Рау привлекла разработка казахстанского энтузиаста Таира Балбаева, представившего платформу электромобиля. По замыслу автора она должна стать массовой, и стоить 10-12 тысяч долларов.

ЫЗЫВАЛА ИНТЕРЕС И ДАРИЛА ЭМОЦИИ



легкового автомобиля.

Дети охотнее всего позировали для фото мамам и папам в кабинах КамАЗа и пожарной машины. Впрочем, грузовики «Урал», JAC, Iveco и Hyundai тоже не были обделены вниманием ребятнишек.

Взрослые же, как правило, проявляли живой интерес к более комфортному или даже респектабельному транспорту: к легковым автомобилям Renault – Logan, Sandero stepway и Duster в обновленном облике, а также к новому Peugeot 2008, Hyundai Sonata, i-30 и, конечно же, к Genesis. Наиболее брутальную публику непреодолимо манили к себе внедорожники JAC – J6 и S3, SsangYong Nomad и Hyundai – SantaFe, Tucson.

Невозможно было пройти мимо стенда с автобусами ЛИАЗ 5292 и 6213, своим видом и техническими характеристиками убедительно свидетельствовавшими, что в скором будущем мы получим возможность ездить с еще большими удобствами, при этом ущерб окружающей среде будем наносить минимальный.

Для тех, кто поддался соблазну и уже не мог себя сдерживать, на выставке предлагались выгодные условия кредитования и лизинга. Осторожным были предложены услуги страхования. ■



PORSCHE MISSION E ДЕЛО ФЕРДИНАНДА

Признаться, ваш покорный слуга не самый ярый фанат электромобилей. Запах бензина, живые отклики двигателя внутреннего сгорания на работу акселератором, сопровождающиеся уникальным звучанием, — вот что дарит настоящее удовольствие. Но совершенно бесполезно сопротивляться тому, что современное общество дает уже не первый и даже не второй шанс автомобилям на электрической тяге. Сегодня электрификация приобрела глобальные масштабы и стала неотвратимой.

Сдались даже такие адепты чистого драйва, как Porsche. Хотя в случае с немецкой компанией не все так однозначно, ведь именно Фердинанд Порше на стыке XIX — XX веков был пионером в проектировании электромобилей и гибридов, а современные инженеры Porsche лишь продолжатели дела основателя

компании. И, глядя на концепт электрического Mission E, дебютировавшего на сентябрьском мотор-шоу во Франкфурте, скажем прямо, продолжатели весьма достойные.

Начнем с главного. Mission E приводится в движение двумя синхронными электромоторами,



SSIONE ИНАНДА

выдающимися в сумме 600 л. с. мощности и разгоняющими электромобиль с места до первой сотни за 3,5 секунды, а до 200 км/ч – за 12 секунд. Без подзарядки он может проехать до 500 км, а время зарядки для следующих 400 км не превышает 15 минут, что стало возможным благодаря использованию системы зарядки под напряжением 800 вольт, то есть в два раза превышающим современные 400-вольтовые



www.pitstop.kz

Continental 

Реклама



IceContact™ 2
от концерна Continental

**Прошли сквозь пламя,
чтобы покорить лед**

Спрашивайте в шинных центрах Казахстана!
www.continental.ru



PORSCHE M

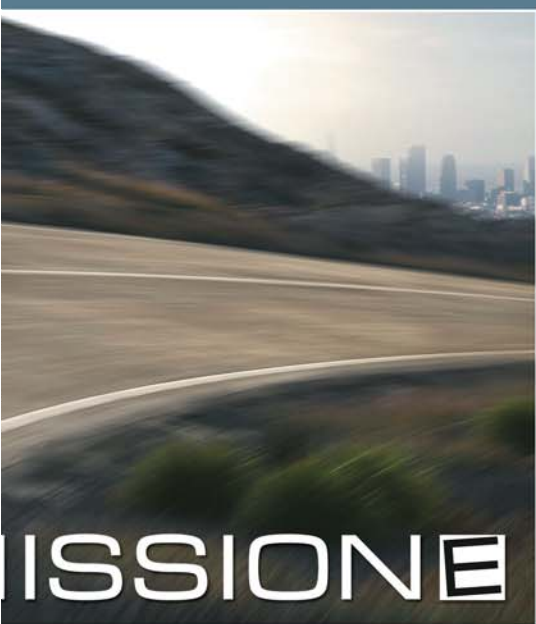


системы, хотя и такой порт немцы тоже установили. А можно воспользоваться и устройством индуктивной зарядки. Для этого достаточно припарковать автомобиль над катушкой, встроенной в пол гаража, которая беспроводным способом передает энергию на катушку в днище автомобиля.

Поскольку Porsche Mission E позиционируется как электрический спорткар, инженеры немецкой компании не отказали ему во всех необходимых в таком случае атрибутах: полноуправляемом шасси, приводе на все колеса с системой векторизации тяги и эффективной аэродинамике (высота автомобиля составляет всего 130 см).

Еще одна характерная деталь электрического Porsche — облегченная конструкция с оптимальным распределением массы и низким центром тяжести. Литиево-ионная батарея, встроенная в днище автомобиля, занимает все пространство между передними и задними колесами, за счет чего достигается оптимальное распределение массы на обе оси и обеспечивается очень низкий центр тяжести. Кузов электромобиля выполнен из комбинации алюминия, стали и карбона, из которого, к слову, сделаны также колесные диски: 21-дюймовые спереди и 22-дюймовые сзади. Вкупе все это позволяет Mission E не выходить за пределы 8 минут, преодолевая круг легендарной трассы Нюрбургринг.

Одновременно с концепцией электрического спорткара, Porsche воплотила в Mission E и ряд интерактивных технологий, которые в перспективе могут найти применение



MISSION E



в серийных автомобилях. Например, есть возможность скачивать из Интернета программы для шасси, силовой установки и мультимедиа, передавать друзьям или знакомым временный цифровой ключ от машины, делиться в социальных сетях так называемым «коэффициентом удовольствия». Его по выражению лица водителя определяет камера, встроенная

в салонное зеркало, и выводит соответствующий смайлик на панель приборов. Последняя, в свою очередь, представляет собой изогнутый экран на основе органических светодиодов и умеет настраиваться в соответствии с положением сиденья и позой водителя. Если тот садится ниже, выше или наклоняется в сторону, 3D-изображение приборов реагирует на это и движется

вместе с ним, благодаря чему исключаются ситуации, когда руль блокирует обзор важной информации. Чудеса, да и только!

Мы можем как угодно относиться к электромобилям и разного рода интерактивным технологиям, но Фердинанд Порше совершенно точно гордился бы создателями Porsche Mission E.

АКЦИЯ!

Blue Print награждает наилучших клиентов

Купите продукцию Blue Print на сумму свыше 150 000 тенге в период с 01.10.2015 - 30.11.2015 и получите подарок*

*Предложение действует в указанный период или до исчерпания подарков

Официальные дилеры Blue Print:

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.tanauto.kz

Blue Print is a bilstein group brand

ЗАВОД БМВ В ЛЕЙПЦИГЕ

ЗАВОД,
ПАРЯЩИЙ НАД
СТЕРЕОТИПАМИ

ОДНОЙ ИЗ НАИБОЛЕЕ КРАСИВЫХ ШТАБ-КВАРТИР В МИРЕ ИСПОЛНИЛОСЬ 10 ЛЕТ. И МЫ, ВОЗМОЖНО, НЕ СЛИШКОМ ВПЕЧАТЛИЛИ БЫ ЧИТАТЕЛЯ ЭТИМ ФАКТОМ, ЕСЛИ БЫ НЕ СООБЩИЛИ, ЧТО РЕЧЬ ИДЕТ О ЗДАНИИ АВТОЗАВОДА BMW GROUP В ЛЕЙПЦИГЕ, СОЗДАННОМ АРХИТЕКТОРОМ ЗАХОЙ ХАДИД.



Рассказом об этом примечательнейшем сооружении наш журнал открывает цикл статей о наиболее ярких мировых центрах автомобильного производства.

Центральное здание завода BMW в Лейпциге является воплощением идеи о том, что архитектура может позитивно влиять на производственную атмосферу и продуктивность работы команды. Отделы администрации, контроля качества, дизайнерские и другие службы здесь вплотную соседствуют с конвейером. Оригинальное творение архитектора поражает воображение и до сих пор не имеет аналогов. В 2013 году здание вошло в топ-10 рейтинга «Лучшие корпоративные здания мира». Оно имеет еще целый ряд наград, включая Deutsche Architekturpreis – немецкую премию в области архитектуры.

Сама Заха Хадид, британский архитектор иракского происхождения, так объясняет концепцию своего творения: «Дизайн здания завода BMW Group в Лейпциге отражает намерение компании создать полностью интегрированное рабочее пространство,



избегая традиционного деления на группы, которое теперь не считается уместным для современных рабочих зон. Интеграция, коммуникация и сотрудничество – вот слова, определяющие облик завода BMW в Лейпциге. Его сотрудники продолжают придумывать инновационные идеи, разрабатывать передовые технологии для строительства моделей BMW i3 и BMW i8, которые вносят существенный вклад в снижение выбросов углекислого газа, и реализовывать в жизнь уникальные общественные программы. Успех BMW Group в Лейпциге – свидетельство стратегического подхода, честности и вовлеченности каждого человека в процесс».

Понятия «взаимосвязанность» и «движение» стали ключевыми для архитектуры здания. И не случайно при его создании Заха Хадид говорила: «Все течет и движется! Это место, в которое энергия прибывает

со всех сторон!». Архитектор всегда стремилась разрушить общепринятые каноны и расширить рамки привычного пространства, придав ему мощный динамический импульс. С этой же целью, для усиления внутреннего движения и деформации, Заха Хадид полностью отвергает геометрию в общепринятом понимании, использует искаженную перспективу, акцентировано выявляя острые углы и кривые линии.

Интерьер центрального здания следует принципам полной прозрачности и оптимальной эффективности рабочего процесса. На пути из штамповочного в покрасочный цех автомобили разной степени готовности открыты как взору каждого из тысяч работников завода, так и взору посетителей. Кузова машин «парят» вдоль 600-метрового сборочного конвейера в полной тишине.

Задание на проектирование



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 антикоррозионные 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 удостоивались 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: ТОО "DAV"

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

www.dav.kz



РЕПОРТАЖ

Текст: Илья Фарбер
Фото: материал BMW © 2015

включало три основных производственных корпуса по количеству функций — сварка, окраска, сборка, — сведенных под одной крышей и расположенных вокруг главного здания в форме звезды. Нарастывая количество лучей-корпусов, в будущем планируется расширить производство.

Центральное здание — мозг заводского комплекса: все пути и нервные связи стекаются сюда. Однако главным достоинством проекта является исключительная возможность органичного объединения производственного и офисного пространств. Естественно, шумное производство вынесено на периферию комплекса, чтобы не нарушать тишину офисов, но идущая в цех окраски сдвоенная лента конвейера проходит прямо над головами служащих бюро и отделов. В одну сторону над ними проплывают эффектно подсвеченные серые металлические кузова, обратно — они же, но уже окрашенные в один из тринадцати цветов, в которых сегодня поставляется третья серия.

С момента ввода в эксплуатацию в 2005 году лейпцигский завод BMW Group выпустил более 1,6 млн новых автомобилей, включая две инновационные модели: BMW i3, работающую исключительно на электричестве, и гибрид BMW i8.

Грузовики подъезжают практически вплотную к конвейеру. По участкам сборки детали развозятся беспилотными тележками, которые «ориентируются» по напольной магнитной разметке. В сварочном цехе полтысячи роботов обеспечивают почти стопроцентный уровень автоматизации, сваривая шестьсот деталей каждого кузова пятью тысячами швов точечной сварки.

В первую очередь концерн, конечно, заинтересован в высоких экономических показателях, однако исследования, проведенные специалистами компании, убедительно доказывают, что сегодня эффективность работы больше не определяется только лишь применением передовых технологий. Скорее, она зависит от взаимодействия предприятия и персонала. Предложенный госпожой Хадид проект позволяет и персоналу, и посетителям стать свидетелями процесса производства. Результат работы становится видимым для всех, и в BMW уверены, что такой подход окажет положительное влияние на корпоративный дух сотрудников, а значит, сделает лучше и конечный продукт — автомобиль. ■



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

VOLKSWAGEN TIGUAN



VOLKSWAGEN TIGUAN



Оценить дизайн нового Tiguan вы без труда сможете самостоятельно, взглянув на иллюстрации. А мы коротко пробежимся по ключевым особенностям автомобиля. Став на 60 мм длиннее, на 30 мм шире и на 33 мм ниже, Tiguan сбросил 50 кг массы. Кроме того, «паркетнику» растянули на 77 мм колесную базу – до 2681 мм, благодаря чему в ногах задних пассажиров чуть прибавилось места, а объем багажного отсека увеличился на добрые 145 л – до 615 л. Со сложенными спинками второго ряда сидений трюм разрастается до 1665 л.

В основе у новичка ожидаемо лежит модульная платформа MQB. По умолчанию автомобиль будет переднеприводным, но опционально можно доукомплектовать его и системой

В день открытия франкфуртского автосалона грандиозный скандал вокруг Volkswagen еще не грянул, а потому все внимание публики было сконцентрировано на многочисленных новинках марки. В центре, безусловно, находился кроссовер Tiguan второго поколения, информацию о котором немцы хранили в тайне до последнего. И вот маски сброшены! Кроссовер не только похорошел, но и обрел весьма заманчивые перспективы.



TIGUAN

Реклама

АВТОТРЕЙД
АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ НА ИНОМАРКИ

БОЛЕЕ **50000**
НАИМЕНОВАНИЙ
АВТОЗАПЧАСТЕЙ

АВТОЗАПЧАСТИ
КУЗОВНОЕ, ОПТИКА, РАДИАТОРЫ И Т.Д.

АВТОСТЕКЛА
ПРОДАЖА УСТАНОВКА

ГАРАНТИЯ
на установку
5
ЛЕТ

**ЦЕНЫ
НИЗКИЕ!**



www.autosteklo.kz

www.autoradiator.kz

www.sklad.autotrade.su

Продажа запчастей: ул. Толе Би, 304, Car City, 4 ярус, 11 бутик,
тел.: +7(727) 232-13-16, +7(777) 341-44-44

Установочные центры: ул. Толе Би, 302; ул. Суюнбая, 66А
тел.: +7(727) 232-13-17, +7(777) 807-87-73



Tiguan второго поколения сможет буксировать прицеп массой до 2,5 тонн и будет оснащен всеми самыми современными системами безопасности и помощи водителю.



полного привода 4MOTION с муфтой Haldex пятого поколения, дополнительными 11 мм дорожного просвета (200 мм в общей сложности) и увеличенным с 18,3 до 25,6 градуса углом въезда.

В моторной гамме Volkswagen Tiguan будет восемь турбированных бензиновых и дизельных двигателей. Все соответствуют нормам экологического стандарта «Евро-6» и обеспечивают до 24% экономии топлива по сравнению с предшествующей версией. Четыре бензиновых двигателя – это TSI, выдающие 120, 150, 180 и 220 л. с. мощности, а четыре дизельных – TDI со 115, 150, 190 и 240 «лошадками».

Tiguan второго поколения сможет буксировать прицеп массой до 2,5 т и будет оснащен всеми самыми современными системами безопасности и помощи водителю, которыми располагает концерн VAG, включая систему предупреждения фронтальных столкновений с автоматическим торможением на городских скоростях, систему удержания в полосе и многое другое. Будет и мультимедийный комплекс с разной диагональю дисплея (от 5 до 8 дюймов), навигацией, поддержкой Apple Car Play, Android Auto, Mirror Link и других сервисов. Естественно, предложат немцы и богатый выбор цветов и материалов



Вместе с серийным вариантом нового поколения Tiguan, немцы показали и его гибридную модификацию с индексом GTE.



отделки, колесных дисков и прочих атрибутов индивидуализации автомобиля.

Еще одна важная новость: до конца 2016 года Tiguan обзаведется 7-местной версией. Правда, продаваться она будет не во всех странах.

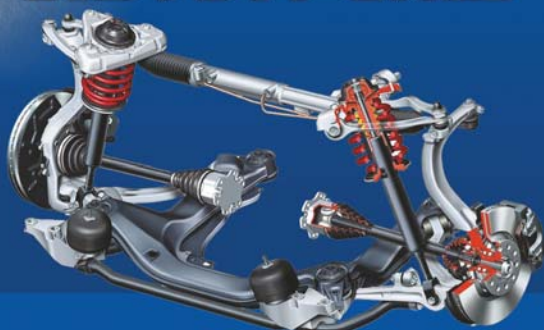
Вместе с серийным вариантом нового поколения Tiguan, немцы показали и его гибридную модификацию с индексом GTE. Впрочем, пока она носит лишь статус концепта. Тем не менее технические характеристики подзаряжаемого

гибрида все же были оглашены. Под его кузовом спрятан 1,4-литровый бензиновый двигатель, работающий в связке с электромотором. Суммарная отдача такой установки достигает 218 л. с. При этом электромотор интегрирован в 6-ступенчатую роботизированную коробку передач с двумя сцеплениями.

Благодаря наличию блока литий-ионных аккумуляторных батарей, используя только электротягу, автомобиль может проехать до 50 км при скорости не более 130 км/ч. А если

принять во внимание еще и установленные на крыше солнечные батареи, то в идеальных условиях использования ресурсов без дозаправки Tiguan GTE может проехать до 1000 км, расходуя всего 1,9 л топлива на каждые 100 км пути.

Возвращаясь к серийному Tiguan, нужно отметить, что первые «живые» автомобили в салонах дилеров Volkswagen появятся только в апреле 2016 года. Вероятно, раньше Нового года не стоит ждать и прайс-листов. Впрочем, это время пролетит быстро. ■



НОВЫЕ ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ



РУЛЕВЫЕ РЕЙКИ, ТЯГИ, НАКОНЕЧНИКИ, ПЫЛЬНИКИ, ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ, КОЛОДКИ, ПРИВОДА, ШРУСЫ, ШАРОВЫЕ, САЙЛЕНТБЛОКИ, РЫЧАГИ, ПОДШИПНИКИ и многое другое

ул. Толе Би, 304, Car City, 4 ярус, 11 бутик

тел.: +7(777) 341-44-44, +7(727) 232-13-16

www.sklad.autotrade.su

ДЕСЯТЬ ЛЕТ УСПЕХА NOKIAN TYRES



ДЕСЯТИЛЕТИЕ ЗАВОДА NOKIAN TYRES, РАБОТАЮЩЕГО В ГОРОДЕ ВСЕВОЛОЖСКЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, БЕЗУСЛОВНО, ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ И ПРИЯТНОЕ СОБЫТИЕ. НО НЕ ТОЛЬКО. ЭТА ДАТА ДЛЯ НАС ПОСЛУЖИЛА ПОВОДОМ ПОВНИМАТЕЛЬНЕЕ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ К КРУПНЕЙШЕМУ ШИННОМУ ЗАВОДУ РОССИИ, ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ОН ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВНОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БАЗОЙ ЗНАМЕНИТОГО ФИНСКОГО КОНЦЕРНА.



О решении построить в России второй шинный завод концерна Nokian Tyres было объявлено в феврале 2004 года. В июне того же года в промышленной зоне в городе Всеволожске состоялась закладка камня в основание будущего предприятия. А уже 6 июня 2005 года были выпущены первые шины. Ими стали флагманские на тот момент модели Nokian Hakkapeliitta. Официальное открытие завода состоялось 22 сентября 2005 года.

За минувшее десятилетие производственные мощности завода Nokian Tyres увеличились в 15 раз и сегодня это – 15,5 млн шин в год. Такие показатели свидетельствуют о масштабах проекта, а также об активных инвестициях и высочайших темпах развития. Факты говорят сами за себя: теперь 80% легковых шин Nokian производится на российской площадке, около 60% выпущенной продукции направляется на экспорт более чем в 40 стран мира, включая Финляндию, Канаду, США, а также страны Центральной и Восточной Европы, Скандинавию и даже Китай.

Первоначальный проект российского завода предусматривал выпуск продукции только для внутреннего рынка и стран СНГ. Производственные мощности к 2016 году планировались на уровне 8 млн шин в год. Однако бизнес концерна развивался достаточно быстрыми темпами, и было принято решение, что завод станет активно работать на экспорт, наращивая собственный потенциал. Суммарные инвестиции в проект с 2004 года

оцениваются в 800 млн евро.

С 2005 по 2015 год было произведено более 70 млн шин. При этом впечатляет не только масштаб производства, но и его высокая технологичность: в сутки в производстве одновременно находится около 120 различных моделей шин разнообразных типоразмеров. В целом же завод производит 1700 наименований продукции. И это шины не только для легковых автомобилей, но и для внедорожников, включая модификацию с технологией Flat Run.

В 2008 году в связи со значительными изменениями потребительского спроса компания Nokian Tyres приняла решение выйти в среднеценовой сегмент и запустила в производство шины Nokian Nordman, которые создаются на базе хорошо зарекомендовавших себя моделей Nokian Hakkapeliitta и Nokian Hukka, но производятся из более дешевых резиновых смесей. Несмотря на это, шины Nokian Nordman 5 осенью нынешнего года заняли почетное третье место в сравнительном тесте, проводимом авторитетными автомобильными изданиями, и таким образом опередили многие шины даже премиального сегмента.

На шины Nokian Nordman 5, Nokian Nordman RS и на модели для внедорожников Nokian Nordman 5 SUV и Nokian Nordman RS 2 SUV предоставляется расширенная гарантия от Nokian Tyres – возможность в случае непреднамеренного повреждения приобрести новую шину со скидкой 50%.

Зимние шины Nokian Hakkapeliitta также будут продаваться с бессрочной расширенной гарантией от Nokian Tyres не только для внедорожников, но и для легковых автомобилей. Это значит, что потребитель сможет бесплатно отремонтировать или заменить шину на новую при случайном повреждении в течение всего срока эксплуатации.

Российский завод Nokian Tyres по праву считается самым современным шинным заводом в Европе с высочайшей производительностью. Машины последнего поколения VMI MAXX 20 позволяют в полностью автоматическом режиме осуществлять сборку шин. В сентябре текущего года на заводе начали активно использовать автоматические погрузчики, которые доставляют резиновые смеси из цеха резиносмешения на следующий производственный этап.

Еще в пору строительства завода во Всеволожске генеральный директор Nokian Tyres в России заявил, что его



Машины последнего поколения VMI MAXX 20





На шины Nokian предоставляется расширенная гарантия от Nokian Tyres. Это значит, что потребитель сможет бесплатно отремонтировать или заменить шину на новую при случайном повреждении в течение всего срока эксплуатации.

Жилой комплекс Hakkapeliitta Village



РЕПОРТАЖ

Текст: Андрей Сафонов
Фотоматериал автора и компании Nokian Tyres

задача заключается в создании для персонала европейских условий труда. Задуманное было успешно осуществлено. Чистое производство, современная и удобная униформа, круглосуточно работающая столовая со скидкой на питание для сотрудников, здравпункт, тренажерный зал, офис с эргономичными рабочими местами – все это поддерживается и развивается в течение всех десяти лет работы предприятия.

В 2009 году Nokian Tyres сдала первую очередь жилого комплекса для сотрудников Hakkapeliitta Village. Это еще один масштабный проект, цель которого – решение жилищных вопросов для любого из сотрудников российского завода. Он позволяет им не только работать, но и жить в европейских условиях. На данный момент компания завершила реализацию жилищной программы. Вторая очередь жилого комплекса была сдана осенью 2013 года. Жилой комплекс Hakkapeliitta Village – это семь пяти- и семиэтажных домов, 343 квартиры. Сотрудники завода получили возможность приобрести жилье в собственность по себестоимости и при содействии льготной ипотеки с 7,3% годовых в рублях. Инвестиции в строительство двух очередей комплекса составили 16 млн евро. На территории жилого комплекса находятся два детских сада, помещения которых были оборудованы компанией Nokian Tyres и переданы в дар Всеволожскому муниципальному району.

Благодаря такому внимательному отношению к сотрудникам в 2013 году компания Nokian Tyres вошла в десятку лучших работодателей России по версии агентства Head Hunter. Руководство российского подразделения неизменно занимает лидирующие места в рейтинге «ТОП-1000 российских менеджеров» («Коммерсантъ»).

Концерн имеет развитую международную сеть шинных центров Vianor, которая является флагманом дистрибуции, предоставляя полный ассортимент шин Nokian Tyres, а также высококачественный сервис. В 2013 году в России была запущена вторая франчайзинговая сеть шинных центров Nokian Tyres – N-TYRE. Она тоже быстро развивается.

Концерн не поставляет шины на первичную комплектацию, фокусируясь на так называемом вторичном рынке и продаже зимних шин на новые автомобили. Немало внимания Nokian Tyres уделяет автопроизводителям и автосалонам, для которых

Редакция выражает благодарность компании Nokian Tyres за организацию пресс-тура.

осуществляется продажа и шин, и колес в сборе. Шины Nokian Tyres монтируются на фирменные диски на автоматической линии завода во Всеволожске.

Интересно, что с 2006 года концерн развивает канал прямых продаж, то есть шины от четырех штук продаются и доставляются в течение суток в автосалоны напрямую от Nokian Tyres. Канал работает в 17 городах России. Кроме того, Nokian Tyres стала первым шинным производителем, создавшим собственный интернет-магазин с продажей шин напрямую конечному потребителю. Правда, приобрести таким образом можно только премиальные модели – летние шины Nokian Hakka и зимние Nokian Hakkapeliitta.

Вследствие интеграционных процессов в рамках Таможенного союза и ЕврАзЭС ответственность за подразделения сначала в Казахстане, а потом и в Беларуси была передана российскому офису. В 2015 году синхронизация ценовой и коммерческой политики в трех странах должна быть завершена.

В Казахстане работают три официальных дистрибьютора Nokian Tyres, двадцать шинных центров Vianor и шесть шинных центров N-TYRE. ■



Компания Nokian Tyres признана лидером по итогам конкурса Министерства промышленности и торговли Российской Федерации «Лучший российский экспортер 2013».

10 ЛЕТ ЗАВОДУ NOKIAN TYRES ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ

Реклама



Globally reliable

МЕТКО. ВЗРЫВНО. ОГЛУШИТЕЛЬНО.

У нас нет причин скромничать. 40 лет опыта поставок на конвейер и на свободный рынок, высочайшие требования к качеству, упаковка с защитой от подделок – всё, что мы делаем, мы делаем лучше всех! Поршни и поршневые кольца, вкладыши и поршни в сборе – все наши продукты идеальны. В яблочко! Убедитесь сами на www.npr-europe.com

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



HYUNDAI ELANTRA

ШОУРУМ

Текст: Михаил Логинов
Фотоматериал Hyundai ©2015

ВЕР



Elantra – одна из самых успешных моделей в автомобильной истории компании Hyundai. За 25 лет производства и 5 поколений она разошлась по миру тиражом более 10 миллионов экземпляров. А теперь, когда корейцы проделали огромную работу по модернизации автомобиля и представили его шестую генерацию, все идет к тому, что Elantra (на домашнем рынке – Avante) сможет легко преодолеть отметку в 11 миллионов проданных машин. Давайте же скорее знакомиться с дебютантом!



ELANTRA СИЯ 6.0

Помимо того что Elantra преобразилась внешне, получив в соответствии с концепцией дизайна Fluidic Sculpture 2.0 намного более массивную решетку радиатора, светодиодную головную оптику, иные задние фонари и перерисованный профиль, не говоря уже о полностью перекроенном интерьере, шестое поколение седана куда более примечательно масштабными техническими переменами. На них мы и предлагаем остановить свое внимание.

Первым делом нужно отметить, что Elantra вытянулась на 25 мм в длину (4570 мм), прибавила 20 мм в ширину (1800 мм) и потеряла 5 мм в высоту (1440 мм). При этом колесная база осталась равной 2700 мм. А вот геометрию подвесок (спереди – McPherson, сзади – торсионная балка) инженерам южнокорейской компании пришлось пересмотреть в пользу плавности хода и управляемости, поскольку у пятого поколения седана по поводу этих немаловажных аспектов были определенные нарекания. Теперь, говорят, их не будет. К тому же коэффициент лобового сопротивления седана снизился до 0,27, что в теории должно положительно повлиять и на снижение расхода топлива, и на снижение уровня шума в салоне, хотя седану и без того добавили шумо- и виброизоляционных материалов, а также увеличили толщину боковых стекол.



Мы гарантируем **КАЧЕСТВО!!!**
www.sobek.kz

Оборудование для автомоек

Моющие средства для мойки кузова и салона

ТОО «СОБЕК-Сервис»
РК, г. Алматы, пр. Суянобая, 465В
Тел./факс: (727) 252 99 05, 252 93 17
e-mail: info@sobek.kz

г. Астана – (7172) 48 90 17
г. Караганда – (7212) 51 94 71
г. Актобе – (7132) 23 29 88
г. Талдыкорган – (7282) 40 15 90

AVANTE

ШОУРУМ

Текст: Михаил Логинов
Фотоматериал Hyundai ©2015



Новую Elantra предложат с 1,6-литровым турбодизелем VGT на 136 л.с. (300 Нм), атмосферным 1,6-литровым бензиновым GDi, выдающим 132 «лошадки» и 160 Нм, а также 2-литровым 149-сильным MPI (179 Нм), работающим по циклу Аткинсона. Коробок передач тоже будет несколько на выбор: 6-ступенчатая механическая, 6-диапазонный «автомат» и 7-ступенчатый «робот» с двумя сцеплениями. При этом производитель оставил за собой право варьировать комбинации и мощность моторов в зависимости от рынков сбыта.

А если все-таки вернуться исключительно к эстетическим особенностям Hyundai Elantra, то нельзя



HYUNDAI ELANTRA

не обратить внимание на тот факт, что в оформлении седана стало намного больше элементов топовых моделей Sonata и Genesis. Корейцы обещают много мягких материалов отделки и особую заботу о комфорте водителя. А еще хвастают беспрецедентной для Elantra комплектацией: и система экстренного торможения, и автоматическое переключение дальнего света, и системы мониторинга «мертвых» зон, слежения за полосой движения, выявления едущих перпендикулярным курсом автомобилей при движении задним ходом. Добавим еще и продвинутый мультимедийный комплекс с сенсорным экраном и аудиосистемой Harman с восемью динамиками. Плюс водительское кресло, оснащенное функцией памяти, и багажник, который может открываться автоматически, если подержать ключ у заднего бампера в течение 3 секунд.

К сожалению, мы пока не знаем, насколько подорожает Elantra (а она с учетом такого обилия новшеств подорожает определенно) и когда шестое поколение седана доберется до нашей страны, но будем надеяться, что ждать новостей от Hyundai придется не слишком долго. ■



Реклама

Gislaved

**Скандинавские
шины Gislaved –
медвежья хватка
твоего автомобиля**



NORD FROST 100

Спрашивайте в шинных центрах Казахстана!

www.gislaved-tires.com

НОВАЯ ШИНА КЛАДЕТ ЛЕД В КАРМАНЫ

ContiTechnikForum 2014

Continental IceContact 2

Этой осенью на рынках стран Скандинавии, Балтии и России появилась новая шина IceContact 2 концерна Continental. По сравнению с шиной предыдущего поколения она обладает усовершенствованными характеристиками, в частности разработчикам удалось улучшить управляемость на сухом покрытии, на льду и заснеженных дорогах.



Наиболее значительно, на 8%, выросли такие показатели, как передача тормозного и тягового усилия на льду. Все остальные качества новой зимней шины с инновационной технологией ошиповки, ориентированные на обеспечение безопасности, остались на том же высоком уровне, что был характерен для шины предыдущего поколения. Протектор IceContact 2 получил новый асимметричный рисунок. Его наружная часть обеспечивает надежное сцепление для оптимальной управляемости, а внутренняя — отличную тягу для надлежащего разгона и торможения. Линейка новых шин включает 69 типоразмеров для легковых автомобилей и машин класса SUV, а на 2016 год запланировано ее пополнение новыми типоразмерами.

Относительно шипованных шин в

скандинавских странах в течение последних полутора лет действует новый норматив типового одобрения, в котором описана процедура испытаний, предусматривающая проезд автомобиля на шипованных шинах по гранитным плитам со скоростью 100 км/ч 400 раз. В рамках данного теста шины подразделяются на три категории в зависимости от индекса нагрузки. С целью наиболее точного измерения степени износа дорожного покрытия плиты взвешиваются до испытания и после него. Шины же получают одобрение только при соответствии износа дорожного покрытия определенным ограничениям.

В сотрудничестве с Университетом Карлсруэ (KIT), применив собственный барабанный испытательный стенд, специалисты концерна Continental разработали новый метод определения износа дорожного полотна шипованными шинами. Результаты проведенных исследований позволили утвердиться во мнении, что шипы маленького размера и массы значительно меньше изнашивают дорожное полотно. Именно поэтому специалисты концерна Continental разработали для шины IceContact 2 новый сверхлегкий шип. Масса его на 25% меньше массы шипа, который устанавливался на шину предыдущего поколения. Благодаря этому в новую шину в зависимости от ее размера можно установить на 50% больше шипов! Такое увеличение количества шипов гарантирует IceContact 2 лучшие характеристики при движении по льду, если сравнивать ее с предыдущей шиной, и при этом не ведет к большему износу дорожного полотна. Иными словами, новая шина способна обеспечить лучшее сцепление с обледенелой поверхностью дороги, а дополнительным преимуществом при этом выступает снижение уровня шума. Расположение шипов в IceContact 2 со смещением обеспечивает им постоянный контакт с нетронутым льдом, а не с тем, что уже раздроблен другими шипами. И это тоже улучшает сцепление.

Чтобы на шипы не налипал лед, инженеры концерна Continental разработали так называемые «ледовые карманы», то есть небольшие закрытые полости вокруг шипов, в которых

скапливается ледовое крошево перед тем, как быть выброшенным под действием центробежной силы. Такое решение привело к росту уровня безопасности, особенно при торможении.

Концерн Continental стал первым шинным производителем в мире, разработавшим специальную технологию исключительно надежной фиксации шипов в шине, которая позволяет значительно уменьшить их потерю во время движения. Суть этой технологии заключается в том, что на небольшое основание шипов наносится специальный клеящий состав, после чего шипы вставляются в шину роботизированным станком. На следующем этапе производственного

процесса шипы фиксируются в шине при определенных температурных условиях и давлении. Такой технологический процесс в четыре раза по сравнению с традиционным увеличивает прочность крепления шипов в шине. При этом каждый «вклеенный» шип выдерживает нагрузку до 500 Н (50 кг).

Не стоит забывать, что требования, предъявляемые к зимним шинам, зависят от региона их эксплуатации. В зависимости от климатических условий зимние шины должны обеспечивать уверенное движение по сухим или мокрым, заснеженным или обледенелым дорогам. Температура при этом может варьироваться от 0 до значений намного ниже минус 30 градусов. Поскольку





невозможно создать только одну шину, которая бы отвечала всем температурным параметрам и другим климатическим условиям, производители шин премиум-класса, и в их числе концерн Continental, разрабатывают линейку специализированных продуктов для удовлетворения потребностей водителей в различных регионах.

В основе дифференциации лежит создание особой формулы резиновой смеси протектора. Данный элемент конструкции шины является наиболее важным переменным фактором, и на его долю выпадает примерно половина всех изменений, связанных с параметрами шины. Чтобы составить формулу резиновой смеси и получить качества, которые будут соответствовать необходимым характеристикам для конкретного применения, разработчики концерна Continental полагаются на «набор химических компонентов», который включает в себя 15 наименований и создан с использованием примерно 1500 различных материалов. Конечно же, наиболее важными элементами являются резина, полимеры, наполнители и смягчители.

Итогом процесса составления формул резиновой смеси для различных шин является достижение максимально

возможного сцепления при конкретных погодных условиях. Определенным образом сочетая различные компоненты резиновой смеси, разработчики добиваются эластичности шины, соответствующей температурам, преобладающим в регионе эксплуатации. Шины, эксплуатируемые в северных регионах, не должны твердеть – в этом случае они не смогут обеспечить надлежащее сцепление. Но и слишком мягкая шина очень недолговечна.

Химики, специализирующиеся на шинном производстве, используют технический углерод и диоксид кремния, так называемые наполнители, чтобы изменить характеристики сцепления шины с мокрым дорожным полотном и усилить износостойкость. Интересно, что технический углерод используется для увеличения срока службы шины с начала прошлого века, а вот диоксид кремния начали применять примерно 20 лет назад. Функция диоксида кремния заключается в сокращении тормозного пути на мокром покрытии при одновременном снижении сопротивления качению. Используя эти два наполнителя в различном процентном соотношении, можно с высокой степенью точности обеспечивать шине такие характеристики, как ходимость и

торможение на мокром покрытии.

Смолы и масла, а концерн Continental использует, помимо прочих, и рапсовое масло, необходимы в качестве смягчителей, поддерживающих требуемую мягкость резиновой смеси. При большем содержании масла резина становится менее жесткой, а при большем содержании полимеров она сохраняет гибкость даже при низких температурах. В процессе производства масла выполняют функцию смазочных материалов, предотвращающих разрушение полимерных цепочек. Как и в случае с остальными ингредиентами из «набора химических компонентов», изменение содержания смягчителя в формуле ведет к изменению качества конечного продукта. Такие ускорители процесса вулканизации, как оксид цинка и сера, предназначены для скрепления и объединения различных полимеров в резиновой смеси. Эти два компонента играют важную роль в ходе преобразования мягкого и растяжимого сырья в хорошо знакомую нам гибкую и эластичную резину шины.

К сказанному остается добавить, что концерн Continental предлагает своим клиентам новинку в широком диапазоне: 70 размеров шин от 14 до 20 дюймов. Двадцать наименований новой шипованной шины производится в России, на Калужском заводе. ■

КАРТОННЫЙ LEXUS В СТАЛЬНЫХ РЕАЛИЯХ



Две специализированные лондонские компании Laser Cut Works и Scales&Models, занимающиеся проектированием различных моделей на заказ, по просьбе японского автопроизводителя построили новый седан Origami IS из картона.

Наиболее наблюдательные критики уже обратили внимание на то, что дизайн новейших моделей Lexus имеет нечто общее с оригами — древним японским искусством складывания фигурок из бумаги.

И вот две компании сначала создали виртуальную 3D-модель реального седана Lexus, на которую затем наложили цифровые изображения кузова, приборной панели, сидений и колес. После этого все части были разрезаны лазером на 1700 кусочков и перенесены на 10-миллиметровый гофрированный картон, слои которого соединили клеем на водной основе. Каждый кусочек высыхал около 10 минут после каждого нанесения клея. Таким образом, вся работа заняла более 280 часов — почти 12 дней! Это время ушло только на наложение деталей, а на реализацию всей идеи было потрачено 3 месяца.

По словам автопроизводителя, главная цель этого проекта — «отдать дань мастерству человека-ремесленника, без которого не было бы ни одного автомобиля».

Представитель Lexus так прокомментировал идею создания модели из картона: «В умелых руках мужчин и женщин, работающих над очертаниями моделей нашего бренда, листок бумаги превращается в настоящего кота — и это всего одной

левой рукой! Автомобиль в стиле оригами отражает дух этого мастерства высочайшего уровня и подчеркивает уникальность моделей Lexus».

Не стоит думать, что картонный концепт являет собой лишь визуальное диво. Двери, фары и колеса на каркасе

выполнены из стали и алюминия. Все функционирует. Колеса, например, приводятся в движение электродвигателем.

Публичный дебют Origami IS состоялся в октябре на шоу Grand Designs Live в Бирмингеме.

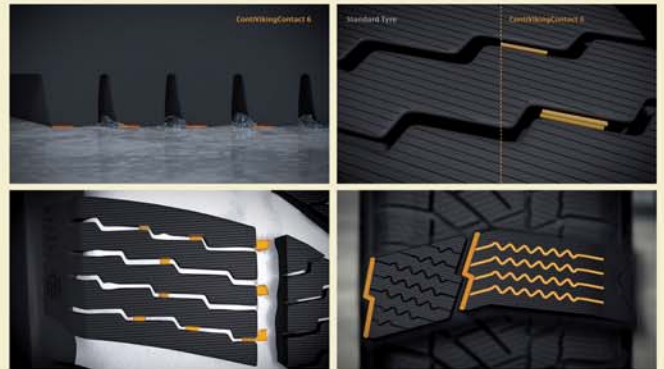


ЗИМНИЕ ШИНЫ

ОБЗОР НОВИНОК И ХИТОВ

Совсем скоро шинные центры нашей страны заработают в усиленном режиме, ведь близится долгожданное для автобизнеса и ответственное для автомобилистов время — смена летнего сезона на зимний. Обуть автомобили в правильные и качественные шины, надеемся, поможет предлагаемый нами обзор, в который включены хорошо зарекомендовавшие себя зимние хиты и новинки холодного сезона 2015 – 2016 годов.

CONTI VIKING CONTACT 6



Протектор этой зимней фрикционной шины выполнен из эластичной и устойчивой к истиранию резины. Рисунок разделен на три функциональных зоны, каждая из которых отвечает за определенные характеристики. Сцепление с поверхностью при маневрировании обеспечивают внешние парные блоки, которые объединяются при боковых нагрузках. Центральная часть рисунка с ромбовидными шашками и специальными трехмерными ламелями улучшает сцепление шины на льду. Внутренняя часть протектора с открытым «плечом» добавляет шине управляемости на рыхлом снегу, а острые углы

шашек протектора при этом выполняют функцию грунтозацепов. Ламели по всей площади протектора оснащены специальными перемычками, которые не позволяют им слипаться под нагрузкой, что делает и разгон, и торможение более стабильными.

Шина имеет устойчивое пятно контакта.

Она доступна в 80 типоразмерах диаметром от 13 до 20 дюймов и индексом скорости «Т» и разработана специально для суровых изменчивых зим Скандинавии и северной части стран СНГ.



BRIDGESTONE BLIZZAK DM-V2

Нешипованная шина, разработанная для самых сложных зимних условий, рассчитана на сегмент кроссоверов и внедорожников. Она получила направленный рисунок протектора и в центральной части треугольные блоки, оснащенные острыми гранями-зацепами.

Инженеры Bridgestone разработали специальный состав пористой резины (технология Multi-Cell Compound), которая играет роль губки, осушающей пятно контакта в момент нагрузки на протектор. Стенки микроскопических

пор резины покрыты специальной оболочкой для лучшего самоочистения от влаги. Кроме этого, для более устойчивого сцепления с мокрой поверхностью в момент торможения и разгона протектор шины оснастили специальными 3D-ламелями. Совокупность инновационных решений значительно улучшила показатели торможения на льду.

Шина доступна в 36 популярных типоразмерах с посадочным диаметром от 15 до 20 дюймов и в классах скорости «S», «R» и «T».



НОКИА НАККАРЕЛИИТА 8 SUV

Протектором шина практически не отличается от легковой шины Hakkapeliitta 8. Рисунок симметричный, направленный. Шина предназначена для внедорожников и кроссоверов. Усиленный каркас, двойной слой нейлонового банджа и усиленный стальной корд делают шину прочной по отношению к дорожным пробоям и устойчивой к проколам. Протектор выполнен из резиновой смеси Cryo Silane второго поколения, в которую входят натуральный и синтетический каучук, рапсовое масло и новая «зимняя» силика. Эти компоненты позволяют резине оставаться эластичной при низких температурах и делают ее устойчивой к износу.

Протектор имеет большее, по сравнению с прошлым поколением шины, количество шашек и канавок и более частое ламелирование. В основании шашек, размещенных в плечевой зоне, имеются специальные усилители, улучшающие управление на сухой поверхности.

Еще из инноваций можно выделить специальные тормозные усилители-грунтозацепы, размещенные в плечевой зоне, и 3-D ламели различной формы. Одна их часть (диагональные закрытые ламели) размещается в центре и улучшает сцепление при маневрировании. Другая (самоблокирующиеся ламели) расположена в плечевой зоне, что способствует устойчивости протектора при торможении и ускорении, а также при движении по дуге.

Боковины шины выполнены из резиновой смеси, включающей арамидные волокна (ароматический полиамид). Этот легкий и прочный компонент активно используется в аэрокосмической промышленности и



при изготовлении бронжилетов. Эти волокна позволили сделать шину небывало устойчивой к дорожным пробоям и боковым повреждениям.

Ошиповка Hakkapeliitta 8 SUV заслуживает отдельного внимания. Специалисты Nokian изменили форму основания шипа, расширили площадку его «якоря», увеличив при этом длину наконечника. Кроме этого, разработчики применили в протекторе разную по жесткости резиновую смесь: ближе к внешнему слою резина более мягкая, для лучшего сцепления с зимней дорогой, у основания «кармана» шипа — более жесткая, чтобы лучше удерживать шип при экстремальных нагрузках.

Как и другие шины Nokian, новинка получила расширенную Hakka-гарантию, по которой в случае повреждения ее бесплатно отремонтируют, а если это будет невозможно — заменят на новую.

НАККАРЕЛИИТА R2 SUV

Шина отличается нетипичной для фрикционной резины устойчивостью на гололеде. Протектор направленный, симметричный. В его плечевой зоне для осушения пятна контакта и лучшего сцепления с мокрой дорогой использована технология ламелей-насосов, имеющих специальные полости, которые впитывают влагу, осушая пятно контакта, а при вращении

колеса опустошаются под действием центробежных сил.

Протектор R2 SUV имеет усиление в центральной части для более стабильного управления на твердом грунте или асфальте. Его прочность обеспечивают стальной корд и бесшовный нейлоновый бандаж.

В состав резиновой смеси разработчики включили миллионы микроскопических кристаллов, выполняющих роль микрошипов (технология Cryo Crystals).

ХРОНОГРАФ

ОКТАБРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА

60 лет назад

6 октября 1955 год. В Париже представляют Citroen DS. Модель бизнес-класса разительно отличается от всего, что могла тогда предложить потребителям автомобильная промышленность. Обтекаемый низкий кузов с минимальным задним свесом имеет очень низкий для тех лет коэффициент лобового сопротивления — 0,382.



Но самое необычное в «Ситроене» — его гидравлическая система. По аналогии с авиацией использовался общий насос для жидкости, поступающей в усилитель рулевого управления и тормозов, устройство автоматического привода сцепления и управления коробкой передач, а также гидропневматическую подвеску. В результате Citroen DS смог обеспечить невиданный доселе ездовой комфорт на дорожном покрытии почти любого качества. Однако первое время передовая техника играла против «Ситроена», так как технология только осваивалась на заводе и механиков на сервисных центрах еще следовало учить обслуживанию настолько сложной машины. С годами надежность возросла, и для прикрытия DS на рынке «снизу» была выпущена упрощенная версия Citroen ID с обычной механической трансмиссией. Развитие модели продолжалось на протяжении всей ее долгой жизни. Появились новый короткоходный двигатель, система впрыска бензина, 5-ступенчатая коробка передач для ID, поворачивающиеся вместе с рулем дополнительные головные фары и многие другие усовершенствования. Стоит, однако, отметить, что успех «Ситроена» был вызван не только его достоинствами, но и спецификой социально-экономической политики послевоенной Франции. Ставки налога на авто бизнес-класса в то время были настолько высоки, что этот рыночный сегмент предельно сузился. К тому же компания Citroen имела дополнительное преимущество, так как, согласно плану послевоенного переустройства автоиндустрии, только она получала право строить большие машины на время действия этого плана. Иными словами, конкуренты были просто удалены на пять лет. Эти два фактора могли обеспечить «Ситроену» локальную монополию и с менее выдающейся машиной. Так или иначе, но семейство DS продержалось на конвейере 20 лет и на полвека определило характерные особенности автомобилей этой марки.

ПРОДОЛЖЕНИЕ >>>

ХРОНОГРАФ

ОКТАБРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



50 лет назад



1 октября 1965 года начался процесс снятия ограничений на импорт легковых автомобилей для Японии. Полный запрет ввели за 11 лет до этого. В то время даже при варварской 40-процентной пошлине западные машины оказывались дешевле местных, а уровень их потребительских качеств был и вовсе несопоставим. Несмотря на такие невыгодные стартовые условия, правительство решило развивать отрасль и временно закрыло рынок для импорта. Отечественные производители блестяще использовали льготный период. Они не только научились делать качественные и привлекательные автомобили, но и разработали наиболее эффективные системы организации производства и снабжения. Самой известной из них является «канбан» компании Toyota. В середине 60-х уже не было причин волноваться за японскую автоиндустрию. С каждым годом квоты на импорт увеличивались, а в начале 70-х ограничения сняли окончательно. Тем не менее до наших дней ни один из западных автопроизводителей не сумел завоевать значительной доли японского рынка.

50 лет назад



15 октября 1965 год. В Лондоне проходит премьера Triumph 1300. Этот компактный седан являл собой любопытную альтернативу в зарождающемся классе, который позднее назовут в честь VW Golf. Марка Triumph, вдохновленная успехом переднеприводных машин корпорации BMC, решила заменить свой консервативный Herald моделью с передними ведущими колесами. Оказалось, правда, что производство такого автомобиля обойдется недешево, и концепция поменялась: 1300-й не

ПРОДОЛЖЕНИЕ ➤➤

MICHELIN LATITUDE X-ICE NORTH 2+

Шипованная шина, созданная для рынков стран СНГ, а также Скандинавии. Она разработана и предназначена для эксплуатации на внедорожниках в самых суровых зимних условиях. Новинка обладает улучшенными показателями сцепления на льду и снегу, в то же время сохраняет высокие сцепные характеристики на сухой и мокрой дороге.

Отличительной особенностью Michelin Latitude X-Ice North 2+ является применение двухслойного состава резиновой смеси в протекторе.

Внутренний слой протектора изготовлен из термоактивной резиновой смеси Michelin второго поколения Thermo Active Tread Compound 2.0, повышающей надежность крепления шипов и обеспечивающей более уверенное сцепление с обледенелым дорожным покрытием. Смесь способна менять свои характеристики твердости в зависимости от температуры, что позволяет шипам заглубляться в протектор при использовании на асфальте. При понижении температуры жесткость термоактивной резиновой смеси возрастает, шипы получают очень твердое основание, что позволяет эффективно «вгрызаться» в лед.

Внешний слой протектора Michelin Latitude X-Ice North 2+ изготовлен из усовершенствованной резиновой смеси Flex-Ice 2.0 с повышенным содержанием силики. Он сохраняет достаточную эластичность при низких температурах и необходимую жесткость при высоких, что гарантирует оптимальный уровень безопасности на всех типах зимних дорог.

Технология формирования базового резинового слоя, использованная в шине Michelin Latitude X-Ice North 2+, получила название «Катамаран» из-за схожести профиля: теперь выступы в нижнем слое протектора расположены на месте шипов, что помогло улучшить их фиксацию.

Особо стоит отметить, что рисунок протектора представлен в двух вариантах – 5- и 7- рядное строение. Более широкие размеры получают большее количество блоков и водоотводных каналов для оптимизации сцепления и проходимости в снегу.

Двойной каркас, используемый в шине Michelin Latitude X-Ice North 2+, позволяет добиться высокой стойкости к повреждениям боковины и протектора, а также улучшенной управляемости на больших и тяжелых автомобилях.

К зимнему сезону 2015 года шина предлагается в 20 типоразмерах. В 2016 году ассортимент будет дополнен



еще 20-ю типоразмерами от 16 дюймов до 21.

В 2015 году компания Michelin также добавила размеры, выполненные по технологии Zero Pressure (самоподдерживающиеся шины с усиленными боковинами), которые подойдут для автомобилей BMW X5 и X6.

Данная зимняя шина, предлагаемая компанией Hankook, предназначена для компактных автомобилей и автомобилей средних размеров. Она надежна, обеспечивает устойчивость на дороге и управляемость в условиях дождя, снега или слякоти, а также на сухом дорожном покрытии.

Новое высокодисперсное соединение в сочетании с улучшающим сцепление рисунком протектора, имеющим расширяющиеся изогнутые канавки в форме когтей, обеспечивают сбалансированную производительность в зимних условиях с умеренным климатом.

Конструкция протектора с направленным V-образным рисунком шин Winter i*cept RS2 «вгрызается» в снег. Помимо этого, рифленые трехмерные щелевые канавки, нанесенные по всей поверхности протектора, повышают сцепление и производительность при торможении

www.pitstop.kz

MICHELIN X-ICE 3

Эта фрикционная шина, предназначенная для легковых автомобилей и небольших кроссоверов.

Шина интегрирует последние инновации для безопасности в условиях зимнего вождения, которые объединены под названием Winter Grip Technologies и включают в себя новую конфигурацию блока протектора, Z-образные ламели, микропомпы и пилообразные кромки.

Наряду с новыми техническими решениями протектора, отдельное внимание уделено резиновой смеси Flex-Ice со значительным содержанием силики.

Шина обрела более прочную боковину благодаря применению в ней технологии IRONFLEX.

Michelin X-Ice 3 в этом сезоне предлагается в 63 типоразмерах. С 2015 года шина доступна с технологией Zero Pressure в четырех типоразмерах: 205/55R16, 225/45R17, 225/50R17, 225/55R17. Посадочный диаметр — от 13 до 19 дюймов.



MICHELIN X-ICE NORTH 3

Предназначена для легковых автомобилей и небольших кроссоверов. Оснащена системой «Умный шип» (Smart Stud System), включающей в себя три запатентованные инновации от Michelin: новую термоактивную резиновую смесь, из которой

изготовлен нижний слой протектора, специальную технологию отвода ледяной крошки IPRem (Ice Powder Remover) и конический шип. Michelin X-Ice North 3 в этом сезоне предлагается в 66 типоразмерах.

Посадочный диаметр — от 14 до 20 дюймов.

HANKOOK WINTER I*CEPT RS2

на всех гладких поверхностях. Они также увеличивают устойчивость на дороге в зимних условиях за счет минимизации блокового движения и истирания. Благодаря влиянию кромок повышается общая управляемость. Специальные противогололедные ламели улучшают производительность при поворотах и сцепление на снегу.

Новые шины изготовлены из бутадиенового каучука и специального высокодисперсного кремнеземного

наносоединения, устойчивого к затвердеванию при низких температурах. Этот состав гарантирует, что протектор останется упругим даже при очень низких температурах.

Увеличение свободного пространства шины за счет нанесения на протектор двух широких продольных канавок оптимизирует пятно контакта шины с дорогой, предупреждая аквапланирование.

Усиление боковой стенки и бортовой части шины гарантирует повышенную чувствительность рулевого управления, улучшенное сцепление при поворотах и более высокую управляемость на сухой дороге.

На данный момент выпускаются размеры от 14 до 17 дюймов. Ширина протектора — от 165 мм до 225 мм. Соотношение геометрических размеров ширины и высоты — от 45 до 70. Коэффициенты скорости — «Н» и «Т».



www.pitstop.kz

ХРОНОГРАФ

ОКТАБРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



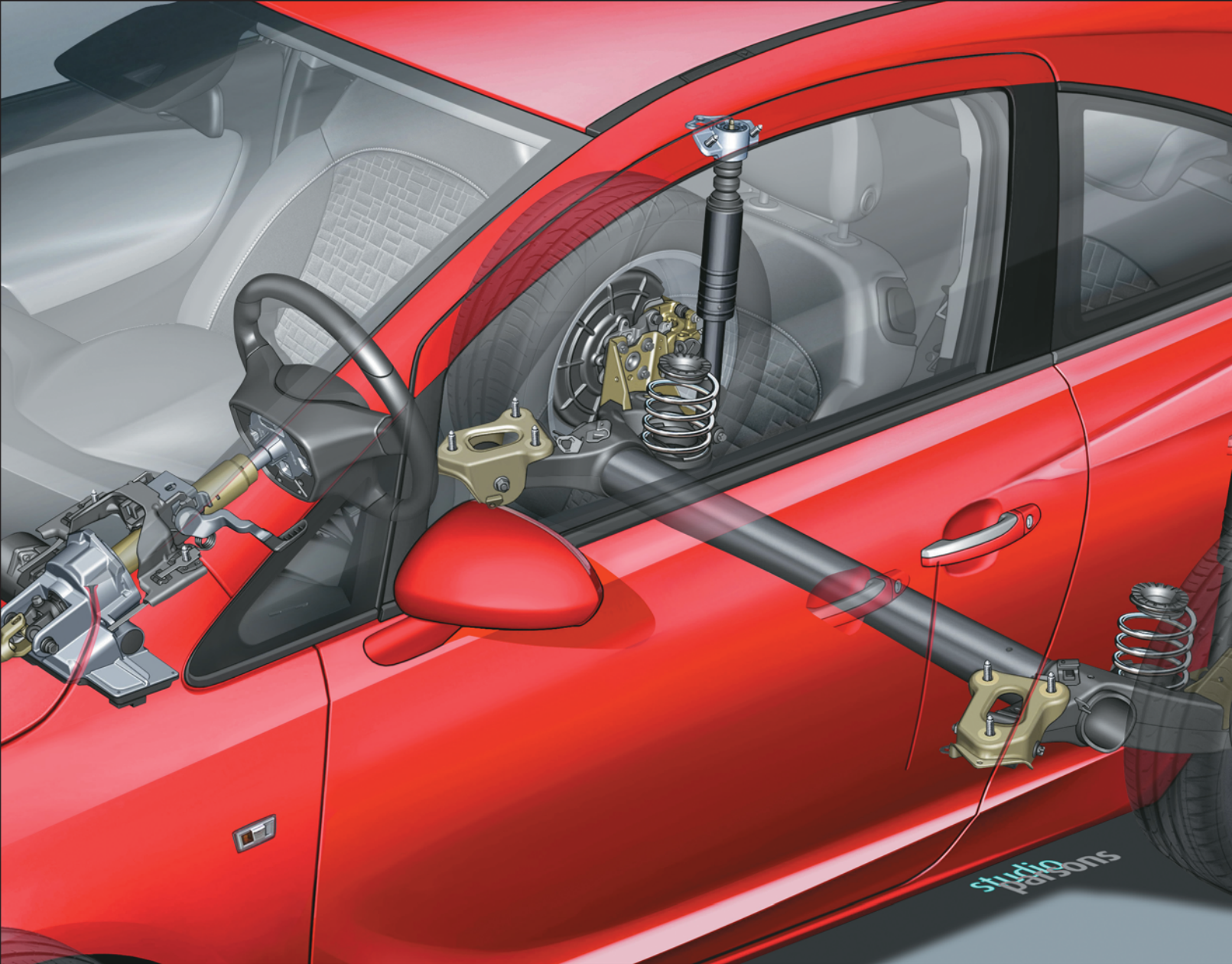
заменял, а дополнял Herald в качестве маленького престижного автомобиля. Компоновка «Триумфа» отличалась от схемы Алека Иссигониса, которую реализовывали инженеры BMC. Ради уменьшения радиуса разворота мотор положили вдоль, а не поперек. Коробку передач разместили под двигателем, но не стали объединять агрегаты общим картером, как в машинах BMC. Результатом стала неизбежно высокая линия капота и повышенная нагрузка на опоры двигателя, приводившая к быстрому износу резиновых подушек. Triumph 1300 покорял богатством оснащения и неплохой динамикой, особенно в варианте с двумя карбюраторами, но разочаровывал огрехами, допущенными при проектировании. В 1970 году, после того как группа Leyland с маркой Triumph в составе объединилась с BMC, исходная модель покинула конвейер. К тому времени несостоятельность компоновки ее моторного отсека стала очевидной. Более того, возникла внутренняя конкуренция с моделями Иссигониса. Поэтому, не меняя кардинально внешнего вида, компактные «Триумфы» стали переводить на задний привод. В какой-то момент на конвейере находились сразу три близкородственные модели: заднеприводный упрощенный Toledo, наследник исходной модели под индексом 1500, а также заднеприводный Dolomite с более спортивным характером. Последние переднеприводные «Триумфы» были собраны в 1973 году.

45 лет назад



8 октября 1970 года начались продажи Nissan Cherry — первой переднеприводной модели в истории компании. Строго говоря, Cherry досталась «Ниссану» по наследству, в результате слияния с небольшой, но очень перспективной фирмой Prince (от нее достался и легендарный ныне Skyline). Компактная машина относилась к тому же классу, что и Nissan Sunny классической компоновки, но, отличаясь конструктивно, она смогла не только не помешать его экспорту, а, наоборот, усилить позиции «Ниссана» на избирательном европейском рынке. Надежность и неприхотливость Cherry позволили этой модели в 1973 году превзойти рекордные показатели

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 38 >>>



ПОЛУЗАВИСИМАЯ ЗАДНЯЯ П

Несмотря на кажущуюся простоту данной схемы, это более позднее изобретение, чем конструкция Макферсона и, разумеется, «двухрычажка». Придумали полузависимую подвеску во второй половине 50-х инженеры шведской фирмы SAAB для своих малолитражек моделей 95 и 96 – машин интересных, но слишком уж необычных, чтобы стать образцом для подражания. Популярной идею сделали инженеры Volkswagen, применившие скручиваемую балку на первом поколении Golf и Scirocco (1974). Значение «Гольфа» для мирового автомобилестроения переоценить трудно, поэтому ничего удивительного нет в том, что многие технические решения, применяемые в его конструкции, на долгие годы стали шаблонами.

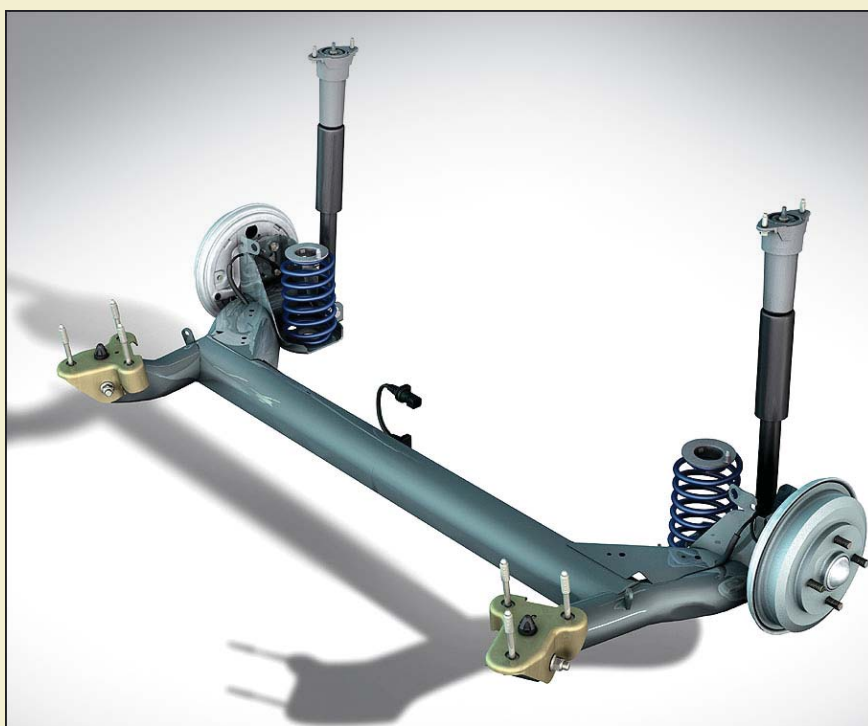
Устройство торсионно-рычажной задней подвески на первый взгляд

Она же торсионно-рычажная подвеска, она же подвеска на торсионной или скручиваемой балке, она же подвеска с сопряженными или связанными рычагами. Как и свечные и двухрычажные подвески, которым мы посвятили статьи в предыдущих номерах журнала, она входит в набор решений, наиболее часто применяемых конструкторами легковых автомобилей в наши дни.

совсем несложно. Она состоит из двух продольных рычагов, которые жестко соединены между собой торсионной, то есть сделанной из гибкой стали, балкой. С одной стороны продольные рычаги крепятся к ступицам колес, а с другой – к кузову. Балка имеет, как правило, U-образное сечение, следствием чего является малая жесткость на кручение и большая на изгиб. Это свойство балки дает возможность колесам независимо друг от друга двигаться вверх и вниз. Упругим элементом служат вертикальные витые пружины.

А вот кинематика данной подвески достаточно сложна, причем ее кинематические свойства – характер изменения развала и схождения колес – задаются на стадии проектирования положением оси балки относительно колесной оси и точек шарнирного крепления балки к кузову. Если поперечина расположена строго между точками крепления, тогда кинематика подвески будет очень близка к независимой подвеске на продольных рычагах, поскольку угол развала колес окажется в точности равным углу

Материал предоставлен
журналом "АВТОМАСТЕР"
www.a-master.kz



...балка имеет, как правило, U-образное сечение, следствием чего является малая жесткость на кручение и большая – на изгиб.

ПОДВЕСКА

бокового крена кузова. Если же балка смещена назад, к колесам, то при противоположных ходах подвески колесо, совершающее ход сжатия, наклоняется в сторону отрицательного развала, а совершающее ход отбоя – в сторону положительного.

Ключевой параметр работы полувисимой задней подвески – изменение величины развала относительно изменения величины бокового крена кузова. Чем меньше это отношение, тем лучше будет сцепление колес с дорогой при прохождении поворота. Обычно у полувисимой подвески это значение лежит в пределах от 0,5 до 0,6. Для сравнения: у независимой подвески на продольных рычагах – примерно единица, у неразрезного моста – вообще ноль, но у него хватает своих специфических недостатков. В общем, чем сильнее балка смещена назад, тем лучше

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

**ОКТАБРЬ
В ИСТОРИИ
АВТОПРОМА**



«Фольксвагена-Жука» в британском рейтинге лояльности. На вопрос о готовности и в дальнейшем покупать авто той же модели положительно ответили 76% владельцев Nissan Cherry. Модель оставалась в производственной программе до 86-го года включительно. Но при очередной смене поколений имя Cherry было выведено из оборота по причине унификации модели с перешедшим на передний привод Sunny.

35 лет назад



9 октября 1980 год. Компании Alfa Romeo и Nissan подписывают соглашение об образовании альянса ARNA – Alfa Romeo Nissan Autoveicoli. Налаживая совместное производство, каждая из сторон преследовала свои цели. «Ниссан» хотел обойти установленные недавно в странах Европы жесткие квоты на импорт японских авто. Итальянцы желали пополнить гамму недорогим хэтчбеком для конкуренции с VW Golf и Lancia Delta. Дебютировавшая в 83-м Alfa Romeo Arna представляла собой свежий Nissan Cherry четвертого поколения с передней подвеской, двигателями и трансмиссией от соразмерной Alfa Romeo Alfasud. Этот странный гибрид подобрал в себя худшие черты каждой из составляющих. Невыразительный дизайн и «ватное» управление «Ниссана» сочеталось с низким качеством сборки, характерным для «Альфы». Провал этой модели на рынке сделал невозможным дальнейшее существование Alfa Romeo как независимой компании. В конце 1986 года она была поглощена концерном Fiat. И едва ли не первым решением новых хозяев стал разрыв альянса ARNA и прекращение сборки «итальянизированной» Cherry. ■

ПОД КАПОТОМ

Текст: Серик Туленов
Фотоматериал Орел



Материал предоставлен журналом «АВТОМАСТЕР»
www.a-master.kz

кинематические свойства подвески. Правда, при этом она «отъедает» больше пространства под полом багажника и выше оказываются неподдрессированные массы.

Основными преимуществами задней подвески с сопряженными рычагами являются малое количество деталей и простота монтажа. Отсюда и невысокая себестоимость – сейчас примерно на 100 евро дешевле «многорычажки», компактность – остается больше места для багажника, долговечность и простота обслуживания. Также в случае применения торсионной балки отпадает потребность в заднем стабилизаторе поперечной устойчивости, поскольку сама балка играет примерно ту же роль. Иными словами, для переднеприводного автомобиля при преимущественно городской эксплуатации это одновременно адекватное и дешевое решение. По этой причине на большинстве компактных и субкомпактных машин вы обнаружите именно торсионно-рычажную схему, исключая наиболее продвинутых представителей «гольф-класса», перешедших на многорычажную подвеску.

Недостатки тоже есть. Уровень вибраций и шумов ощутимо выше, чем у полностью независимых подвесок. Износ шин на неровной дороге также идет несколько более интенсивно. Кроме того, жесткая связка колес становится причиной поперечного сноса оси при

повороте на высокой скорости (центробежная сила от внутреннего колеса передается на внешнее без потерь), а это приводит к избыточной поворачиваемости. Для компенсации данного эффекта U-образный профиль балки с середины 90-х стали поворачивать открытой частью книзу. В этом случае характер деформации таков, что на наружном по отношению к центру поворота колесе возникает положительное схождение, следствием которого является небольшой «подруливающий эффект». Чтобы еще сильнее уменьшить поперечный снос оси, некоторые производители дополняют подвеску на торсионной балке механизмом Уатта. Но это делает конструкцию дорожной, и встречается он, как правило, только на скоростных версиях массовых малолитражек. ■

www.a-master.kz

**АВТ
МАСТЕР**



**ТВОЙ ЛИЧНЫЙ НАВИГАТОР
В МИРЕ АВТОБИЗНЕСА**

DRIVE THE LEGEND.

Tanauto Kazakhstan

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

Phaeton DC

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

ВСЕ ПУТИ ПРЕОДОЛИМЫ.



BILSTEIN B8 5160.

Мощность на самом высоком уровне: идеальный амортизатор для увеличенного клиренса при оптимальном сцеплении с дорогой. Благодаря удлиненной конструкции BILSTEIN B8 5160 прекрасно сочетается с комплектом увеличения дорожного просвета для внедорожников и пикапов. И гарантирует незабываемое удовольствие от вождения даже там, где нет дорог.





Газовые пружины ПОРА ЗАДУМАТЬСЯ

Газовые пружины, как и большинство автокомпонентов, со временем изнашиваются и требуют замены. Помимо неудобств, их неисправность может стать источником потенциальной опасности для здоровья автовладельца или механика СТО. Согласитесь, мало приятного в падающем на руки капоте или закрывающейся под собственным весом крышке багажника. Главным сезонным фактором, влияющим на "усталость" пружины, является перепад температур, так как при понижении температуры на каждые 10 °С пружина теряет 3,5% усилия. Следовательно, в преддверии зимнего сезона самое время проверить работоспособность газовых пружин вашего автомобиля, а при обнаружении неисправности — заменить их.

Газовая пружина является пневмогидравлическим регулирующим элементом, состоящим из герметичного цилиндра, свободно перемещающегося поршневого штока с поршнем, масла, уплотнителей и прочих компонентов. Пружина наполняется сжатым азотом, который действует с равнозначной силой на поршень штока. Площадь поршня со стороны штока при этом меньше чем с

обратной стороны, вследствие чего создается толкающее усилие. Также поршень предохраняет шток от перекоса и обеспечивает демпфирующие свойства пружины. Уплотнители предотвращают утечку азота и обеспечивают герметичное перемещение штока, в то время как масло является лишь смазывающим элементом и обеспечивает

дополнительные демпфирующие свойства пружины в конце хода штока.

Изготовление газовых пружин из высококачественных компонентов влияет на безопасность и долговечность пружины. Главным движущим фактором в пружине является азот, соответственно пружина должна быть герметична и не должна допускать его утечек, так как это приведет к ухудшению подъемных качеств самой пружины. За эту герметичность отвечает уплотнительный сальник. В условиях резкого перепада температур, характерного для климата нашей страны, изготовленные из некачественных материалов сальники будут изнашиваться и стареть быстрее, и это приведет со временем к утечке азота и снижению функций пружины.

Правильная установка пружин также влияет на продолжительность срока эксплуатации. Газовая пружина прослужит дольше, если она хорошо закреплена и исключает или снижает вибрации и поперечные нагрузки.

Газовые пружины Lesjöfors изготавливаются из высококачественных материалов. Высокое качество гарантируется и современными производственными процессами, сертифицированными по стандартам ISO 9001 и TS16949. Используя передовые технологии, Lesjöfors производит полный



LESJÖFORS

О ЗАМЕНЕ



ассортимент газовых пружин, соответствующих качеству оригинала автопроизводителя или превосходящих его.

Газовые пружины Lesjöfors проектировались с учетом повышенных требований. Их показатели можно считать эталонными: потери силы после 40000 срабатываний составляют всего 10%. Тест, показавший названные результаты, проводился в условиях 20-градусной минусовой температуры и при надлежащем качественном закреплении. Таким образом, пружины при правильной установке и эксплуатации способны прослужить около 27 лет, при условии, что в течение каждого дня их будут использовать 4 раза.

Как и прочие подобные компоненты, пружины необходимо менять парами.

Вес капота или двери багажника, как правило, распределяется на 2 пружины равномерно. Если одна из пружин вышла из строя, то вторая принимает на себя большую нагрузку, и это неизбежно приводит к более быстрому снижению функций подъемного механизма капота/багажника или к полному его выходу из строя. Только одновременная замена обеих пружин обеспечит надлежащую безопасность и улучшит подъемные характеристики механизма.

Ассортимент Lesjöfors насчитывает более 1500 наименований, покрывая почти все европейские и азиатские бренды автомобилей. Новый каталог газовых пружин на 2015 год включает в себя более 200 новых единиц продукции. ■

Официальный дистрибьютор продукции Lesjöfors в Казахстане Phaeton DC

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

БАХА С ПРИБАБАХАМИ

Конец сентября был отмечен довольно ярким событием: первый осенний месяц порадовал нас Капчагайской бахой — так назвали VI этап Чемпионата Республики Казахстан по трофи-рейдам, который проходил в окрестностях Капчагайского водохранилища.

В состязании сошлись внедорожники категорий TP1, TP2, TP3. Они в основном различались величиной колес: от 32 дюймов до неограниченного размера, вплоть до тракторных.

В классе «Свободный» выступали все остальные автомобили. И именно в этой категории были замечены две нетипичные для трофи-рейдов машины марки Subaru Forester, правда, «круто заряженные».

В категории ATV к стартовой черте вышли полноприводные квадроциклы.

В общей сложности гонка собрала 35 экипажей из Алматы, Караганды, Астаны и Шымкента.

В день, открывающий

соревнования, участникам предстояло пройти два спецучастка. Первый из них предусматривал GPS-ориентирование, и гонщикам предстояло отыскать по заданным координатам контрольные точки, разбросанные в труднодоступных местах.

«Взятие» точки фиксировалось фотографически. При этом один из пилотов экипажа должен был коснуться одновременно корпуса автомобиля и таблички с номером, обозначающим контрольную точку. На фото запечатлевался и бортовой номер автомобиля, и номер на табличке.

Коварный замысел



организаторов гонки заключался в том, что контрольные точки в основном были расположены в песчаных и каменистых низинах. Спускаться к ним машины могли самостоятельно, но подниматься обратно по крутому склону без помощи лебедки и сэнд-траков удавалось не всем, многим это стоило развалившихся полуосей.

Выбравшись из одной передраги, участники тут же отправлялись на следующий спецучасток — на самый короткий трек от точки А до

точки В.

Суть испытания состояла в следующем: участники получали координаты начальной и конечной точки трека, в их машину устанавливался специальный регистратор, чтобы измерять пройденное расстояние, требовалось преодолеть маршрут самым коротким путем.

Начало бахи практически для всех участников оказалось разрушительным. Но предстоял еще и второй день

СПРИНТЕРСКИЙ ВЫЗОВ ПЕС

Алматинская федерация эндуро в конце сентября на песчаном побережье Капчагайского водохранилища провела III этап соревнований по эндуро-спринту — «Пампасы — Большая гонка».

«Пампасы», за последние несколько лет уже ставшие традиционными, неизменно собирают большое количество участников. Вот и в этот раз бросить вызов капчагайским пескам решили в общей сложности более полусотни мотогонщиков и квадроциклистов.

Формат состязаний остался неизменным: в первый день проходили квалификационные заезды, определявшие стартовую позицию каждого участника в финальной гонке, ну а во второй день состоялась непосредственно «Большая гонка».

Трасса представляла собой замкнутое кольцо с подъемами, спусками и виражами.

Участникам предстояло проехать определенное количество кругов на скорость. Причем уровень каждого класса предполагал определенную длину кругов и их количество.

В зависимости от уровня подготовленности спортсменов и возможностей техники все участники были поделены на семь классов, включая детские Junior ATV110 и Junior MOTO50. Кстати говоря, квалификационные детские заезды преподнесли сюрприз организаторам: юных мотогонщиков оказалось так много, что на треке им стало тесновато, и для финальных заездов было решено расширить трассу.

После детских заездов на



старт вышли гонщики на легкой технике класса Light. В основном это были мотоциклы с четырехтактными двигателями объемом до 250 кубических сантиметров и мотоциклы с двухтактными двигателями объемом до 125 кубических сантиметров. Этот класс

допускал участие в заездах и любителей, и начинающих спортсменов. Дистанция для них выбиралась покороче, сама трасса — попроще, без крутых подъемов на песчаные барханы, для которых мощности такой техники просто не хватило бы. В классе OPEN, наиболее

соревнований, и, чтобы утром снова выйти на старт, те, у кого была возможность восстановить машины, ремонтировали их полночи. Несколько экипажей рискнули участвовать в кольцевой гонке, имея только задний привод.

Кольцо протяженностью около 2 км представлял собой третий спецучасток. За определенное время, один час, необходимо было проехать наибольшее количество кругов. Трасса включала скоростной грунтовый участок, а также водный и глиняный — они и представляли собой наибольшую трудность. Один

Patrol буквально засосало в трясины по самые подножки, так, что выковыривали его более двух часов. В какой-то момент тянули тремя лебедками, но, пока не стали лебедиться через запаски, ничего не помогало.

Поскольку после заезда каждой отдельной категории некоторые участки трассы превращались в сплошное грязевое болото, трассу от заезда к заезду чуть сдвигали, что разнообразило гонку и делало ее еще более динамичной. Участникам соревнований удалось и покататься, и в грязи посидеть.



КАМ КАПЧАГАЯ

многочисленном, выступали опытные гонщики на самых мощных мотоциклах с четырехтактными двигателями Hard enduro объемом от 250 до 650 кубических сантиметров. Именно в этом классе предполагалось наиболее жаркое и зрелищное противостояние.

В классе Moto hard выступали спортсмены-разрядники на мотоциклах, по характеристикам соответствующих предыдущему классу. Кстати, призеры класса OPEN на следующих соревнованиях автоматически перейдут в группу Hard.

Трасса, общая протяженность которой составляла около 40 км, требовала не только опыта вождения мотоцикла по пескам, но и отличной физической подготовки.

Было заметно, что у менее подготовленных спортсменов к концу гонки просто напросто не оставалось сил. Да и песок, рыхлый и вязкий, в этот раз преподнес гонщикам сюрпризы. Мало кому удалось избежать падений, а некоторым они даже стоили призовых мест.

В классе ATV Sport состязались резвые и маневренные спортивные заднеприводные квадроциклы. Следом за ними, разрывая воздух ревом литровых моторов и выбрасывая вихри песка из-под колес, на штурм песчаных барханов отправились полноприводные квадроциклы класса ATV Utilit.

Завершающий четвертый этап сезона 2015 года пройдет в поселке Коктерек Алматинской области в конце осени.

www.pitstop.kz

MOTUL 8100 ECO-LITE 5W-30

НОВОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО ДЛЯ АЗИАТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

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



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

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

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

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

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



MOTUL

www.dav.kz

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК TOO "DAV"

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



Французское ралли 2015 года стало необычным во всех смыслах. Во-первых, из привычного Эльзаса, родины девятикратного чемпиона мира Себастьяна Леба, гонка перебралась на остров Корсика. Во-вторых, организаторы немало постарались укрупнить спецучастки. Увлеклись они этим до такой степени, что в итоге в расписании ралли значилось лишь 7 допов. Причем каждый из них, за исключением, пожалуй, последнего, имел протяженность с добрую половину дня любого другого ралли.

РАЛЛИ ФРАНЦИИ

Не осталась в стороне и погода. Первые два дня гонки участников ралли «терзал» шторм, налетевший на остров. Возможно, отчасти поэтому первым лидером гонки стал Роберт Кубица. Поляк продержался на втором месте на протяжении двух допов. Однако это только потому, что второй спецучасток был отменен по соображениям безопасности. Обрушившийся на Корсику ливень размыл горные дороги до совершенно непригодного состояния. Гонщики были сразу отправлены на СУ 3, проведение которого также долго оставалось под вопросом. Но в итоге он все же состоялся, хоть и с задержкой. Уже на нем Кубица сбросил темп и откатился в середину первой десятки. А на первой строчке появился еще один неожиданный лидер — Эльфин Эванс.

Традиционным лидерам тем временем приходилось несладко. Недавно оформивший третий чемпионский титул Ожье, похоже,

исчерпал запас своего везения. На 3-м спецучастке он «поймал» прокол, а на дорожной секции и вовсе сошел из-за проблем с коробкой передач. Себастьяну, конечно, удалось продолжить борьбу, но о хорошем результате на домашней гонке можно было забыть. Тем временем дистанция гонки серьезно сокращалась. Пришел черед повторного проезда по 2-му СУ, который был отменен накануне. Ситуация принципиально не изменилась, состояние дорог оставляло желать лучшего, и гонка лишилась еще и 4-го допа.

Эльфин Эванс долго был в лидерах гонки, но скорость Volkswagen давала о себе знать. К концу 6-го допа его обошел



Яри-Матти Латвала, который долго держался в тени, предпочитая в сложных дорожных условиях не рисковать сверх меры. Недалеко от своего одноклубника держался и Андреас Миккельсон. Гонщик младшей команды Volkswagen также стремительно нагонял Эванса, и будь у него еще один-два спецучастка, мог бы занять второе место.

Латвала же в полной мере воспользовался отсутствием среди соперников своего противника Ожье и выиграл Ралли Франции.



В ШАГЕ ОТ ЧЕМПИОНСКОГО ТИТУЛА

Экипаж команды Astana Motorsports Президентского профессионального спортивного клуба «Астана» завершил гонку в Марокко, заняв пятое место на девятом этапе Кубка мира по ралли-рейдам. Это позволило Денису Березовскому и Игнату Фалькову по сумме очков максимально приблизиться к победе в категории T2 – легковые автомобили с малым отличием от серийных моделей.

Гонка OiLibya Rally du Maroc, проходившая с 3 по 9 октября, собрала довольно представительный состав участников. В стартовом листе значилось 84 автомобиля листа приоритета FIA и 24 автомобиля в открытом классе. Общая протяженность ралли-рейда составила почти 2300 км.

В первый день марокканских соревнований пилоту Денису Березовскому и штурману Игнату Фалькову удалось замкнуть тройку лидеров. Но последующие дни гонки всерьез испытывали казахстанский экипаж на прочность. Прохождение каменистых извилистых спецучастков само по себе было непростым, а тут еще неожиданно вышел из строя цилиндр. Две трети спецучастка машина ехала с одним неработающим цилиндром, а потом встал и второй. Вдобавок к этому за 70 км до финиша оторвало правый задний амортизатор и выявились проблемы с подвеской.

Второй день был не проще, заставив поволноваться не только спортсменов, но и весь персонал технической помощи. Пилот и штурман продолжали устранять технические неполадки автомобиля, но гонщики, проявив спортивное мастерство, финишировали за 29 секунд (!) до окончания времени, отведенного на прохождение спецучастка.

Денис Березовский признался, что, помимо технических трудностей с машиной, прохождение маршрута осложняло быстро меняющийся рельеф – камни, пески, сложные дюны. Однако проехать всю дистанцию заключительного этапа ралли в Марокко для Astana Motorsports было крайне важно, так как это давало необходимые 16 очков. И команда дошла до финиша девятого этапа!

Напомним, что путь к победе Astana Motorsports начала с «золота» в бахе «Россия. Северный Лес». Еще дважды за сезон Денис Березовский и Игнат Фальков становились победителями этапов в Венгрии и Польше.

Заключительный десятый этап состоится в Португалии.



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА



Спецодежда
и защитная
обувь



ТОО «СОБЕК-Сервис»
РК, г. Алматы, пр. Суюнбая, 465В
Тел./факс: (727) 252 99 05, 252 93 17
e-mail: info@sobek.kz

г. Астана – (7172) 48 90 17
г. Караганда – (7212) 51 94 71
г. Актобе – (7132) 23 29 88
г. Талдыкорган – (7282) 40 15 90



Сингапур

В ожидании Гран-при Сингапура были поводы предполагать, что расклад сил после Монако или Венгрии, где Mercedes побеждали без существенного преимущества, мало изменится. Так и вышло.

Для начала, первый раз в нынешнем году поул достался не Mercedes. С первой позиции стартовал Себастьян Феттель. Хэмилтон и

Росберг расположились на 5-й и 6-й позициях. В воскресенье Феттель применил свою излюбленную тактику. За 1-й круг он опередил Риккардо на 3 секунды, после чего лишь поддерживал отрыв. Всю гонку на хвосте Риккардо провисел Райкконен, так и не сумевший обогнать Даниэля. Эта тройка сохранила свои позиции до финиша.

После гонки шансы на титул сохраняли лишь пилоты Mercedes и Ferrari.



Япония

В Японии неожиданностью стало первое место Росберга в квалификации. Возможно, причиной послужила авария Даниила Квята в финале квалификации.

Хэмилтон, стартовавший вторым, уже в третий поворот вошел первым. Росберг же пропустил вперед Феттеля с Боттасом. На этом борьба в первых рядах закончилась.

Все остальные обгоны происходили лишь на пит-стопах. В итоге Росберг



смог подняться на второе место, а Феттель финишировал следом за двумя Mercedes.

Позади борьба проходила более активно. Одним из ярких моментов стал разворот Уилла Стивенса. Зацепив обочину, его Магнол пошел боком, скрывшись в облаке дыма. Как в этих условиях его смогли объехать Росси и Эрриксон – загадка.



Россия



Возможный расклад сил в России трудно было угадать до последнего момента, так как все три тренировки были практически испорчены. Но впереди на старте вновь оказались Росберг и Хэмилтон. Правда, Нико не смог долго сохранять первую позицию из-за поломки и в итоге сошел.

На второе место, благодаря удачной тактике и обгону

Райкконена, вышел Себастьян Феттель. Причем вторую строчку он занял не только в гонке, но и в чемпионате, опередив Нико Росберга. За третье место вплоть до столкновения боролись Райкконен и Боттас. Первый в итоге был наказан, второй сошел, а третьим стал Перес.

Mercedes тем временем гарантировал себе Кубок конструкторов.



www.pitstop.kz

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и аксессуары

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 10.11.2015

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.

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА



Ответы принимаются до 10.10.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №9-2015 Nissan Sentra

Победители викторины №9-2015:

ПРИЗЫ

- 1. Расулл С. (г. Алматы) Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц.1л
- 2. Пушкарев В. (г. Алматы) С-во для панели
- 3. Сафина Л. (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

Внимание победителей викторины Pitstop №9-2015! Призы необходимо получить в редакции до 10.11.2015. В случае неполучения победителем приза в указанный срок, подарок возвращается в призовой фонд викторины.

Ответы на сканворд,
опубликованный в Pitstop №9(96)-2015

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

Город в Белорусии	Любитель и знаток книг		Преступная органи- зация	Обезья- на	Разно- видность		Для укладки волос	Жерлян- ка
				Карман- ник				
	Река в Индии					Батый для Чин- гисхана		... д'Арк
	Кино- звезда							
	Крыша Земли	Пиратс- кая ата- ка				То же, что Ра	... Цзэ- дун	
				Фран- цузский сыр				
	Скульп- турный портрет						Конку- рент стихам	
Древние счёты	"... и Авось"		Отросток на коло- се					
					Конечный отдел ноги	Петух (устар.)		Корми- лец египтян
Сосед гипоте- нузы		Любит покушать						
				Помощ- ник свя- щенника	Изра- ильский автомат			
Любимое дитя		Воинское звание						

– Как вы попали в главное здание ЦРУ?

- Я агент.
- КГБ?
- Нет, Орифлейм.

Почему на день строителя никто не одевается в спецовку, не разбивает об голову кирпичи и не купается в цементе?

Все как-то странно устроено. Доходы тех, кто вспахал, посадил, вырастил и собрал, многократно ниже тех, кто скупил и перепродал.

У нас сегодня трагедия. В нашей многоэтажке прорвало канализацию, которая залила распределительный щит, из-за чего выключился свет. А в

это время в лифте ехали лифтер, сантехник и электрик.

Скорость звука – довольно странная штука. Родители что-то говорят тебе в двадцать лет, а доходит только к сорока.

– Молодой человек! У вас не может быть мигрени, так как это аристократическая болезнь. Другое дело, если у вас «жбан» раскалывается...

Мужик разглядывает 5-тысячную купюру на просвет, нефальшивая ли.

- Появляется гаишник:
- Вы не на машине?
- Нет.
- Жаль.

Суслики – самые осторожные животные. Они становятся на задние лапки и смотрят вдаль: не бежит ли лиса? Не летит ли орел? Не ползет ли змея? И самые наблюдательные из них получают бампером в лоб...

Пьяный мужик вываливается из бара и начинает водить руками по крышам припаркованных машин. Один прохожий увидел и говорит:
– Так ты свою машину не найдешь!
На крыше ни номеров, ни шильдиков нет.
– Отвали! На моей – мигалка.

Три стадии бедности:

1. Нет денег.
2. Совсем нет денег.
3. Придется менять доллары...

Семечки, оказавшиеся в кармане пижамы пациента, никак не давали бригаде хирургов приступить к операции.

- Откуда у тебя этот сыняк под глазом?
- Подрался из-за любимой девушки!
- И много было нападавших?
- Да двое всего – жена и теща...

В наше время есть три вида мужиков: ЗД (дом, дерево, дети), ЗБ (бабки, баня, бабы) и ЗТ (тапки, танки, телевизор). Первый вид вымирает...

Гаишник отчитывает водителя: – Ну как же так? Перестроились через ряд, превысили скорость в два раза! Я еще понимаю «Мерседес», но вы! Вы! Водитель трамвая!

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. Тюлькубасская, 2
- NISSAN** - г. Алматы, пр. Суюнбая, 243
- HONDA** - г. Алматы, пр. Суюнбая 211
- SSANGYONG** - г. Алматы, пр. Суюнбая, 38а
- BMW | MINI** г. Алматы, пр. Райымбека, 115
- GAZ** - г. Алматы, пр. Райымбека, 173

- «PERFECT»** - г. Алматы, пр. Рыскулова 68а
- MERCUR AUTO** - г. Алматы, ул. Майлина 79
- БИПЭК Авто** - г. Алматы, ул. Майлина, 240а
- Allur Auto** - г. Алматы, Суюнбая 159А
- BRABUS** - г. Алматы, проспект Суюнбая 187/2
- NEOCAR** - г. Алматы, ул. Тунтубаева, 19
- На автомойках и в сервисных центрах**
- Автомойка Пейш** - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
- CAR SERVICE ASV** - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
- Leon-T+** - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
- МЕДИНА** - г. Алматы, ул. Рыскулова, д. 31
- Formula-7** - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131
- "На Дунаевского"** - г. Алматы, ул. Дунаевского, 20
- TEMIR AVTO** - г. Алматы, ул. Аносова, 129
- IBS-Service** - г. Алматы, пр. Суюнбая, д. 150а
- Sonax** - г. Алматы, ул. Центральная 1а
- ASTRUM** - г. Алматы, пр. Суюнбая, д. 110

- "Pegas"** - г. Алматы, пр. Райымбека, 206б/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 За, д. 79А

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



Горячая
страсть

Холодный
расчет



www.dav.kz

MOTUL – каждому свой!

МОТОРНОЕ МАСЛО ПРЕМИУМ-КЛАССА



www.motul.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "ДАВ"

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

TITAN

GERMAN MOTOR OIL

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



PHAETON
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