

pitstop

www.pitstop.kz

5(92) 2015

5

ТЕСТ-ДРАЙВ



Land Rover Discovery Sport

CITROEN AIRCROSS
КОНЦЕПТ-КАР

I-ЭТАП D.visions
РЕПОРТАЖ

HONDA H-RV
ШОУРУМ

“РЕВОЛЬВЕРНАЯ” ПРОГРАММА
КРЕДИТОВАНИЯ
АВТОБИЗНЕС

БЕЗОПАСНЫЙ АВТОТУРИЗМ
АВТОДРОМ

КАТАЛИЗАТОР
ПОД КАПОТОМ



ISSN 2221-8605
9 177 222 185 0009

НОВИНКИ ШАНХАЙСКОГО АВТОСАЛОНА

bilsteingroup®

**НЕПОБЕДИМОСТЬ КОМАНДЫ
В СИЛЕ КАЖДОГО**

Phaeton Expo // 19.-20.06.2015 // Стенд D16

www.bilsteingroup.com



Специализированная выставка поставщиков
товаров для автомобилей и автосервисов

PHAETON EXPO

19-20.06.2015

Профессионалы станут еще профессиональнее!

expo.phaeton.kz

Astonish®

...премиуми қарестба!



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

Журнал «Pitstop» № 5 (92) 2015
Издается с октября 2007г.

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

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

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

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

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

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

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

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

Отпечатано: Типография Pride Print: РК, г. Алматы,
ул. Мирзояна, 13-15, тел. (727) 378-7747.
Тираж – 5000 экземпляров

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных статей, баннеров и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за использование фотоматериала в рекламных текстах несет рекламодатель. Перепечатка материалов разрешена только при условии сохранения активной ссылки на источник: «...по материалам журнала «Pitstop». При перепечатке материала в сети Интернет, название журнала должно включать гиперссылку на www.pitstop.kz

Nouvelle Kazakhstan ©2015

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



ШАНХАЙ-2015: ГИБРИДОМАНИЯ

У каждого автосалона есть своя специфика. На одних можно насладиться созвездием суперкаров, на других умопомрачительными концептами, а третьи предлагают все и сразу в зависимости от модных тенденций на конкретном континенте – все хотят следовать трендам.



CITROEN AIRCROSS: КАКТУС-СТАЙЛ

В долгой истории компании Citroen были и взлеты, и падения. Период, который французская марка переживает сейчас, явно связан с восхождением. За 10 минувших лет дизайнеры Citroen выдали на-гора целую когорту прекрасных с эстетической точки зрения машин.



HONDA HR-V: ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Кроссовер Honda HR-V первого поколения выпускался с 1998 по 2006 год, но с тех пор, как остановился конвейер, обнадёживающих вестей из Японии о возможном продолжении истории модели не поступало. В компании лишь пожимали плечами и говорили: «Посмотрим». И вот теперь, спустя почти десятилетие, Honda последовательно представила HR-V.



LAND ROVER DISCOVERY SPORT: НЕ ПЕРЕПУТАЙ!

Вывода на рынок новый Discovery Sport, в Land Rover окрестили его самым универсальным и практичным кроссовером в сегменте. А еще новый «Дискавери» с приставкой «Спорт» заменит собой Freelander, положив начало новой эпохе семейства Discovery.



КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР

Каталитический нейтрализатор или каталитический конвертер – это устройство в выхлопной системе, предназначенное для снижения токсичности отработавших газов. По причине изрядной длины названий часто используется сокращенное наименование – «катализатор».



КОГДА ЖЕЛЕЗО БОРЕТСЯ С ЖЕЛЕЗОМ...

Два десятка пилотов из Алматы, Астаны и Караганды отчаянно жгли резину в состязании по дрифту, которое проходило 17 мая в Алматы, на треке Mobilx, в рамках I этапа шоу-чемпионата D.visions. Четырем тысячам зрителей поспешилось наблюдать за острейшей схваткой людей и машин.

Посетите наш сайт!

Казахстанские автомобильные новости

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

Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах, акциях дилеров.

Свежие номера журнала

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

Фото и Видео архивы

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

Автокаталог

Информация о компаниях Казахстана и официальных дистрибьюторах,

ЧИТАЙ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ

www.pitstop.kz



ЕСТЬ ЮБИЛЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Им стал Ssang Yong Nomad, сошедший с конвейера костанайского автозавода. С момента запуска производства в 2010 году совокупный объем двух площадок составил 20000 ед. На мощностях «АгромашХолдинг» произведено 14542 автомобиля. Остальные сошли с конвейеров «СарыаркаАвтоПром».

В 2013 году в «СарыаркаАвтоПром» была запущена первая казахстанская линия мелкоузлового производства, на которой сегодня собирают SsangYong Nomad и Toyota Fortuner. На данный момент доля казахстанского участия в

продукции производственных площадок, входящих в состав AllurGroup, достигает более 30%.

В 2014 году на заводе приступили к производству автомобилей Geely, JAC, Hyundai. В текущем году в AllurGroup планируют произвести 8500 автомобилей. На сегодня 1165 из них уже сошли с конвейеров завода. В целом доля автомобилей, произведенных на



костанайском заводе, в этом году составила 19,3 % от общего объема отечественного автопроизводства.

АВТОМАЛЯР

Реклама



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий



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

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

www.avtomalyar.kz

Aleks studio

ТОПОВЫЕ СЕРВИСЫ

▶ **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)**

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

NOKIAN TYRES ГАРАНТИРУЕТ

Компания Nokian Tyres объявила о бессрочной расширенной гарантии на шины для внедорожников. Теперь гарантия распространяется на весь срок их эксплуатации (до глубины протектора в 4 мм).

В случае непреднамеренного повреждения Nokian Tyres бесплатно отремонтирует шину, а если ремонт невозможен – заменит на новую.

Бессрочная расширенная гарантия распространяется на новые летние шины для внедорожников Nokian Hakka Black SUV и Nokian Hakka Blue SUV, а также на зимние шины Hakkapeliitta 8 SUV, 7 SUV, R2

SUV.

Расширенная гарантия действует и для летних шин Nokian Hakka Black, Nokian Hakka Blue, Nokian Hakka Green, Nokian Hakka C2, а также для зимних шин семейства Hakkapeliitta: 7, 8, R2, C3, CR3.

Расширенная гарантия на шины Nokian Tyres является дополнением к стандартным заводским гарантийным условиям и распространяется на шины, приобретенные на территории стран СНГ в торговых точках, являющихся участниками программы. Ремонт или замена шин также осуществляются в авторизованных сервисах Nokian Tyres.

КАК ПЛЮСЫ, ТАК И МИНУСЫ

Объем продаж отечественных автомобилей в апреле вырос на 31,1 % по сравнению с мартовскими показателями.

За второй весенний месяц реализовано 1168 автомобилей казахстанского производства. Среди фаворитов оказались Hyundai Elantra, Toyota Fortuner, SsangYong Nomad, Skoda Rapid, Iveco 682 Tipper, Peugeot 301.

Средняя цена легкового автомобиля в апреле осталась на уровне прошлого месяца – 18887 тысяч долларов. Между тем количество импортируемых автомобилей из Российской Федерации также увеличилось на 8,33 % по сравнению с мартом.

По предварительным

данным Ассоциации казахстанского автомобильного бизнеса, официально в апреле новых автомобилей различных марок и разного происхождения было продано 9573 ед. против 8392 шт. в марте. Таким образом, в данном сегменте апрельский рынок вырос на 14 % по сравнению с предыдущим месяцем.

Всего же с начала года новых автомобилей реализовано 34981. Лидируют Renault, Toyota, Subaru, Geely, Iveco, Volkswagen. Но в целом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года продажи снизились на 28,29 %, а в абсолютном выражении – на 48788 ед.

В рамках собственной международной программы G-Energy Service компания «Газпромнефть – смазочные материалы» открыла в столице Казахстана первую станцию технического обслуживания.

В АСТАНЕ И ДАЛЕЕ ПОВСЮДУ

Станция находится на шоссе Алаш и может обслуживать ежедневно около 20 автомобилей. На ней установлены современные пункты замены масла, работает квалифицированный персонал. Масла и технические жидкости поставляют на СТО компания «Газпромнефть – смазочные материалы», а это значит, что их качество соответствует самым высоким международным требованиям.

Специалисты СТО проводят автомобильную диагностику, регулируют развал-схождение, делают салонную химчистку, осуществляют шиномонтаж, меняют тормозные колодки, аккумуляторные батареи, заправляют кондиционеры. Для посетителей оборудована клиентская зона, рядом расположен магазин масел, технических жидкостей и автозапчастей.

По условиям проекта компания «Газпромнефть – смазочные материалы» оказывает поддержку станциям, работающим под брендом программы: помогает в приобретении специализированного оборудования, в обучении персонала и оформлении станций. Программа работает в России, Италии, Грузии и в Беларуси. Открываемые СТО представляют собой комплексы, оснащенные современным технологическим оборудованием, отвечающим высоким стандартам промышленной и экологической безопасности. G-Energy Service планируется развивать в СНГ, в Западной Европе, а также в странах Ближнего Востока.

«Программа G-Energy Service позволяет нам предоставлять автомобилистам не только качественные смазочные материалы, но и отличный сервис, единый для всех регионов нашего присутствия, – отметил генеральный директор компании «Газпромнефть – смазочные материалы» Александр Трухан. – Старт программы в Казахстане – для нас знаковое событие, так как казахстанский рынок является одним из наиболее перспективных с точки зрения развития международного бизнеса. Уверен, что автомобилисты, активно приобретающие моторные масла G-Energy, также по достоинству оценят качество услуг G-Energy Service».



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ВЫБИРАЙ ЛУЧШЕЕ!

АВТОХИМИЯ | АВТОКОСМЕТИКА | АВТОАКСЕССУАРЫ

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

ШАНХАЙ-2015:



ГИБРИДС

У каждого автосалона есть своя специфика. На одних можно насладиться созвездием суперкаров, на других умопомрачительными концептами, а третьи предлагают все и сразу в зависимости от модных тенденций на конкретном континенте — все хотят следовать трендам. Шанхайский автосалон 2015 года тоже имел свое лицо.

Он прошел под девизом тотального засилья кроссоверов, гибридов и электромобилей. Green Peace в восторге! Но обо всем по порядку.



Buick Verano

Начнем, пожалуй, с тех премьер, которые уже в ближайшее время поступят в продажу. Откровенно говоря, их в Шанхае было не так уж много, если не обращать внимания на россыпь малоизвестных локальных брендов. О них мы поговорим отдельно.

Среди именитых дебютантов особо выделялся Buick Verano второго поколения, который осенью обещает превратиться в Opel Astra. Конечно, выглядеть он будет несколько иначе, но пофантазировать на эту тему можно, да и кое-какие технические подробности уже известны. Построен автомобиль на платформе D2XX со стойками конструкции McPherson спереди и полузависимой задней подвеской с механизмом «Уатта». Под капотом Verano пока стоит только 1,5-литровый турбомотор со 169 «лошадками», а чуть позже появится и 1,5-литровая атмосферная «четверка». Оба агрегата будут работать либо с механической КПП, либо с 7-ступенчатым «роботом».

Другой, не менее интересной новинкой стало седьмое поколение Ford Taurus. Этот седан всегда считался сугубо американским, однако теперь ситуация может измениться. В Ford хотят сделать Taurus интернациональным. И пусть формально представленный в Шанхае экземпляр числится концептом,



ОМАНИЯ

в неформальных беседах с представителями компании нам удалось узнать, что на конвейер автомобиль попадет в самое ближайшее время и станет отличным подарком для любителей больших седанов. А Taurus действительно большой: более 5 м в длину при почти 3 м колесной базы. Так что от недостатка пространства пассажиры точно страдать не будут.

И уж коль пошла речь о больших седанах, нельзя не упомянуть о гибридном Cadillac CT6 – одном из самых красивых автомобилей Шанхайского автосалона. В движение его приводит силовая установка, состоящая из 2-литрового бензинового двигателя, двух электромоторов и литиево-ионного аккумулятора. Суммарная отдача этой связки равна 335 л. с. и 586 Нм. При этом американцы обещают, что расход топлива будет просто смешным для автомобиля такого класса.

Своя гибридная новинка оказалась и у Nissan в лице кроссовера Murano. Но куда интереснее был тот автомобиль, что стоял по соседству. Речь идет о седане Lannia, весьма своеобразном внешне, но в определенной степени отражающем некоторые тенденции современной автоиндустрии. Построен он на модульной платформе MFA,



Ford Taurus



Ford Taurus



Cadillac CT6



Nissan Lannia



Nissan Murano



McLaren 540C



McLaren 540C

позаимствованной у Mercedes-Benz и активно осваиваемой Infiniti, а под капотом Lannia будут стоять бензиновые двигатели объемом 1,6, 1,8 и 2 л, агрегируемые как с механическими КПП, так и с «автоматами», в том числе вариатором.

Другой японский бренд – Lexus – привез в Шанхай турбированную версию нового Lexus RX (впервые в истории модели) и рестайлинговый седан ES со слегка подретушированной внешностью, улучшенной шумоизоляцией и загадочными изменениями в моторной гамме. Загадочными потому, что о новом моторе известно лишь, что это 2-литровая бензиновая «четверка» с непосредственным впрыском.

В отличие от своих японских коллег британцы из McLaren никаких загадок задавать не стали, а сразу и честно рассказали все о своем самом дешевом автомобиле, получившем индекс 540C. Хотя понятие «дешевый» применительно к McLaren звучит несколько издевательски. Тем не менее планка вхождения в элитный клуб владельцев суперкаров немного опустилась, что почти не сказалось ни на внешности, ни на технических возможностях автомобиля. Под капотом McLaren 540C прячется 3,8-литровый турбированный V8 с 540 «лошадками» и таким же

ШАНХАЙ-2015

количеством Нм крутящего момента, благодаря чему до первой сотни суперкар разгоняется за 3,5 секунды при максимальной скорости в 320 км/ч. Автомобиль-мечта! И ценник к нему не приклеен, поэтому берите, не стесняйтесь — никто не узнает, что у вас самый дешевый McLaren.

Со знаковыми премьерными серийными моделями в Шанхае как-то не сложилось, зато на концепт-кары можно было насмотреться вдоволь. Почти все, следуя моде, гибридные. Но если Peugeot 308 ничем, кроме силовой установки, не примечателен, то иные пошли в развитии «зеленых» технологий довольно далеко. Например, концепт Qoros 2 SUV PHEV, помимо стандартного способа подзарядки, оснащен еще и технологией бесконтактного наполнения емкости аккумуляторов через автоматизированный порт, выдвигающийся из-под лобового стекла. Когда-нибудь в Qoros надеются научить свои автомобили заряжаться и вовсе на ходу от передающих катушек, встроенных в дорожное полотно. И это не фантастика. Подобная технология уже применяется в Южной Корее для подпитки общественного электротранспорта.



Qoros 2 SUV PHEV



Qoros 2 SUV PHEV

LESJÖFORS

ПОСТАВЩИК ПОЛНОГО
АССОРТИМЕНТА ПРУЖИН

Самый **широкий в мире** ассортимент
винтовых пружин

Свыше **10,000** пружин для
Европейских и Азиатских моделей

Соответствует качеству оригинала
Гарантия 3 года

100 % ассортимента всегда в наличии!



Quality

Range

Service

www.lesjofors.ru



Audi Prologue



Audi Prologue



Chevrolet FNR



Chevrolet FNR

Свой вариант системы беспроводной зарядки реализовали и в Audi, представив публике уже третий по счету концепт серии Prologue. На этот раз в форм-факторе универсала повышенной проходимости с полным приводом и, конечно же, с гибридной силовой установкой, состоящей из мотора V8 4,0 TFSI с двумя турбокомпрессорами и электродвигателя, интегрированного в 8-ступенчатый «автомат».

А в Chevrolet и вовсе заглянули в далекое будущее, где автомобили будут электрическими и беспилотными. Такими, как концепт FNR, с дверьми в стиле «крылья стрекозы», с колесами без ступиц и возможностью развернуть передние сиденья к задним пассажирам в автономном режиме езды. Вот уж, и правда, инженеры технического центра PATAC (совместного детища GM и SAIC) расширяют границы сознания.

Но если все-таки вернуться поближе к реальности, то в ней нас ждет еще несколько концептов, имеющих все шансы в ближайшем будущем стать серийными автомобилями. Это Citroen Aircross — полноприводный гибрид, выполненный в стилистике Cactus и, как говорят, разгоняющийся с места до 100 км/ч всего за 4,5 секунды. Это Mercedes-Benz GLC Coupe, угрожающий своими формами и технической начинкой баварскому BMW X4. И два шоу-кара, созданных исключительно для Китая:



Changan Raeton CC



Qiantu K50 Event



Zinoro Concept Next



Venucia VOW

Honda D и Volkswagen C Coupe GTE. Впрочем, последний может и выбраться за границы Поднебесной, трансформировавшись в модель, которая займет нишу между Passat и Phaeton. Он, кстати, построен на новом поколении платформы MLB и, конечно же, гибридный. Тренды – штука мощная.

Что бы там ни говорили о китайском автопроме, нельзя отрицать, что развивается он куда стремительнее, чем можно было бы ожидать. Большинство автомобилей из Поднебесной уже не источают раздражающий дыхательные пути запах, не вызывают рвотный рефлекс низкопробными материалами отделки и не умиляют слизанным у грандов дизайном. Все это еще есть, но в минимальных пропорциях. Китайцы все чаще выкатывают на публику оригинальные и интересные разработки. Чего стоит хотя бы первый китайский электрический суперкар Qiantu K50 Event! или весьма элегантный и тоже, кстати, экологически чистый концепт Changan Raeton CC. Пусть даже будущее обоих туманно.

Неясно также, что будет с Zinoro Concept Next альянса BMW-Brilliance, с Venucia VOW – совместного творения Nissan и Dongfeng или с дизайнерскими изысками JMC, воплотившимися в смелые концепты Yusheng S330 и Yuhu. Главное, что китайцы демонстрируют глгучее желание качественно расти.

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



Geely Emgrand Concept

Geely Emgrand Concept



Haval H7



Haval H7

Помимо совсем уж футуристичных концептов, в Шанхае было выставлено немало автомобилей, которые либо рано или поздно пойдут в серию, либо уже готовы к производству. Среди последних стоит отметить Geely Emgrand Concept, первый «паркетник» MG, сразу три кроссовера от Lifan (X40, X70 и X80) и еще два от BYD.

Отдельного рассказа заслуживают новинки Great Wall под брендом Haval, который теперь имеет четкое деление на «красную» и «синюю» линейки. Первая ориентирована на состоятельных покупателей, стремящихся к роскоши, а вторая — на активную молодежь. Дабы наглядно продемонстрировать разницу, компания подготовила два шоу-кара — Concept B (Blue Label) и Concept R (Red Label).

Но главным событием все же стал дебют серийной модели H6 Coupe. Первое впечатление она производит очень приятное, да и едет наверняка неплохо, учитывая наличие под капотом 2-литровой турбочетверки, выдающей 197 л. с. мощности и 315 Нм крутящего момента.

Много внимания привлек к себе и удлиненный вариант Haval H7 с посадочной формулой «2+3+2». Но

ШАНХАЙ-2015

его «удлиненность» ничто по сравнению с монументальным внедорожником Hongqi LS5. Эта марка известна прежде всего тем, что выпускала эксклюзивные лимузины для первых лиц КНР и лишь недавно открыла продажи простым смертным, но очень состоятельным персонам. LS5 пока носит статус концепта, оснащенного 4-литровым V8 мощностью 381 л. с. (530 Нм) и разгоном до 100 км/ч за 8 секунд при массе почти в 3 тонны. Но когда дело дойдет до серийного производства и вывешивания ценников, вряд ли владельцем Hongqi LS5 можно будет стать менее чем за миллион долларов США.

Мы постарались охватить все самое интересное, что было на Шанхайском автосалоне 2015, позволив себе не акцентировать внимание на совсем уж локальных брендах вроде Leopard, Hawtai, Haima, Jinbei и так далее. Но дабы завершить наш обзор с хорошим настроением и некоторой долей иронии, отметим еще один автомобиль — электрическую крошку Zotye E30, представляющую собой коктейль из аля smart снаружи и чего-то сильно похожего на интерьер Tesla Model S, но с отвратительными материалами отделки. Не перевелись еще в Китае шутники!



Hongqi LS5



Hongqi LS5



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



Новый купе S-класса презентовал концерн Mercedes-Benz в рамках мероприятий третьего сезона международной недели моды в Казахстане и Центральной Азии – Mercedes-Benz Fashion Week Almaty.



С ПОДИУМА – НА КИ

На пресс-конференции, состоявшейся в Алматы 23 апреля, генеральный директор ТОО «Автокапитал» Андрей Кунах, представляющий также генерального дистрибьютора Mercedes-Benz в

Центральной Азии и Казахстане, подчеркнул важность участия в этом ярком мероприятии: «Наш звездный бренд поддерживает только самые значимые события fashion-индустрии в столицах моды по всему миру и является

символом совершенства, чувства стиля и роскоши. Мир моды и мир роскошных автомобилей неразрывно сосуществуют. Те, кто интересуется модой, как правило, равнодушны и к новинкам автопрома. Это наша целевая аудитория».

Стильный облик, блестящее оснащение и благородная спортивность нового купе S-класса, безусловно, соответствуют сказанному выше. На заказ машина может быть оборудована новинкой – системой подвески Magic Body Control с функцией наклона кузова в поворотах. Среди прочих технических достоинств автомобиль несет на борту проекционный дисплей и сенсорную панель управления. Уникальный облик владелец машины может подчеркнуть предлагаемыми в качестве опции фарами, каждая из которых украшена 47 кристаллами Swarovski.

Несмотря на то что Mercedes-Benz как бренд неизменно ассоциируется в массовом сознании с успехом и лидерством, фирма живет по законам бизнеса, и поэтому некоторые проблемы



Директор ТОО «Автокапитал» Андрей Кунах



НОЭКРАНЫ

ей все же не чужды.

«На продажах автомобилей Mercedes падение курса рубля сказалось так же, как и на продажах всех иных марок, — заметил в беседе с нашим корреспондентом Андрей Кунах. — Но нам удалось выровнять ситуацию благодаря специальным ценам на весь модельный ряд, которые мы можем предложить при поддержке концерна «Даймлер». По факту продажи остались на уровне прошлого года. Это свидетельствует о том, что бренд стабильно развивается. Если говорить о рынке Центральной Азии, то там ситуация была еще более стабильной, чем в Казахстане. Мировые же продажи увеличились в первом квартале 2015 года примерно на 15 процентов. В целом будущее Mercedes видится нам вполне безоблачным и обнадеживающим. Бренд

востребован в Казахстане, и мы можем здесь стабильно развиваться».

— Может быть, Вы скажете несколько слов о новинках этого года, презентация которых состоится в Казахстане?

— В этом году их несколько. Это GLE-Coupe, которое уже могут видеть участники и гости Mercedes-Benz Fashion Week Almaty. Автомобиль интересен казахстанскому покупателю, он востребован здесь. Также вскоре, в августе — сентябре, мы представим Mercedes S-класса Maybach. А к концу года состоится еще ряд ярких премьер.

— «Мерседесы» не сходят с широких экранов и часто становятся украшением кинокартин...

— Вы правы. Вскоре один из представителей семейства «засветится» в очередной серии фильма «Парк юрского периода».

ХРОНОТР АФ

МАЙ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



65 лет назад



4 мая 1950 года на выставке в Турине дебютировал седан Lancia Aurelia — автомобиль, принесший в отрасль пару важнейших инноваций. Это был первый в истории серийный автомобиль, стандартно оснащенный радиальными шинами. Также на «Аурелию» поставили первый в истории серийный мотор V6. Инженеры Lancia считались экспертами в области V-образных моторов малого литража и теперь просто добавили два цилиндра к имевшейся архитектуре. В целом, несмотря на ухудшившийся экономический климат, модель продолжала линию технически сложных и баснословно дорогих довоенных Lancia. Трансмиссия была скомпонована по схеме transaxle: двигатель спереди, КПП и сцепление сзади. Переднюю подвеску сделали на скользящей опоре, заднюю — на косых рычагах (с 54-го заменили на мост DeDion). Гамму кузовов в последующие годы дополнили купе, парадный кабриолет на удлиненной базе и более спортивный открытый спайдер. Очень красивая и реально быстрая (до 185 км/ч) «Аурелия» стала одним из символов автомобильных 50-х, и ее производство продолжалось еще некоторое время после премьеры модели-преемника Flaminia.

55 лет назад



11 мая 1960 года в версальском Дворце спорта состоялась премьера Peugeot 404. Это был большой семейный седан, возводивший едва ли не в абсолют лучшие качества тогдашних «Пежо» — солидность и надежность. От скучноватых предшественников 404 модель отличалась в лучшую сторону благодаря новому кузову, сработанному в ателье Pininfarina. По моде конца 50-х, задние крылья имели «плавники» в американском стиле, а лобовое стекло было панорамным. Не имея более крупной модели, фирма Peugeot стала развивать 404 модель в полноценный флагман. Появились более роскошные версии, вплоть до претенциозно названных Grand Tourisme и Super Luxe. Компанию седану составили купе и кабриолет, а чтобы их динамика не оставалась чисто иллюзорной, разработали мотор с механическим впрыском (до 88 л.с. к концу десятилетия). Легендарная выносливость старых «Пежо» позволила 404-й четырежды выиграть тяжелейшее африканское Safari Rally, что послужило хорошей рекламой. Не были забыты и традиционные клиенты Peugeot:

CITROEN AIRCROSS



КАК

В долгой истории компании Citroen были и взлеты, и падения. Период, который французская марка переживает сейчас, явно связан с восхождением. За 10 минувших лет дизайнеры Citroen выдали на-гора целую когорту прекрасных с эстетической точки зрения машин. Чего стоит хотя бы линейка DS. Но не ею единой, как говорится... Крайним творением французов стал серийный «паркетник» C4 Cactus. Весьма смелый и оригинальный автомобиль, в серийность которого не верилось до самого запуска его в производство. Но, как оказалось, это был не просто эксперимент, а довольно четкий и выполнимый план, следующим пунктом которого станет кроссовер покрупнее. Имя ему – Citroen Aircross. В виде концепта он дебютировал на минувшем автосалоне в Шанхае, и нет сомнений, что в скором времени ему предстоит превратиться в серийную модель. А потому давайте посмотрим на него пристально и внимательно.

Имя Aircross для компании Citroen вовсе не новое. В настоящее время французы выпускают кроссовер C4 Aircross, но это лишь слегка перелицованная версия Mitsubishi ASX и Peugeot 4008. Проще говоря, это не совсем Citroen или даже совсем не Citroen. Нынешний же концепт и его будущая серийная версия – дело другое. Не исключено,

конечно, что шасси вновь позаимствуют у партнеров, но по стилистике это будет совершенно уникальная модель. Дизайнеры, как вы, наверное, догадались, развили в Aircross те наработки и решения, которые воплощены в Cactus, что еще раз подтверждает твердость намерений Citroen.

Но Aircross в то же время принес с собой несколько





КАКТУС-СТАЙЛ

оригинальных идей. У него, в отличие от C4 Cactus, нет воздушных капсул Airbumps, призванных защищать кузов от мелких боковых ударов и царапин. Вместо этого инженеры Citroen придумали и установили на концепт капсулы с алюминиевой сетчатой структурой, обтянутые жестким каучуком. Называется это творение Alloubumps, и нужно

оно для того, чтобы защищать нижнюю часть кузова на бездорожье и прочих сложных участках дорог. Ведь французы позиционируют Aircross игроком SUV-сегмента. Хотя сейчас можно лишь гадать, будет ли у серийной машины полный привод – у Citroen с этим дела всегда обстояли не лучшим образом.

Еще несколько решений с



ХРОНОТР-АФ

МАЙ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



прижимистые буржуа, главы больших семейств и фермеры. Им предназначались дизельные варианты, а также кузова пикап и универсал. Последний – на длинной базе и с возможностью заказа семиместной версии.



Исключительно удачная модель выпускалась в Европе до 1975 года (правда, спортивные версии убрали еще в 69-м, с появлением машин 504-й серии). В Аргентине производство шло до 1982, а в Кении и вовсе до 1991 года. Многие из этих машин и сегодня можно увидеть на дорогах.

45 лет назад

21 мая 1970 года было подписано партнерское соглашение между Chrysler Corporation и Mitsubishi Motors. По договору «Крайслер» получал 15% акций японской стороны и взамен осуществлял продажу машин Mitsubishi через свои дилерские сети под брендами Dodge и Plymouth. На первый взгляд, выгода была очевидной для обеих сторон. Mitsubishi, явно уступая по силе «Тойоте» и «Ниссану», получала возможность проникновения на американский рынок без затрат на инфраструктуру, а Chrysler мог не тратиться на разработку входивших в моду субкомпактных моделей. Но на деле все оказалось не так радужно. Вмешался человеческий фактор в лице непосредственных продавцов. Японские машины стоили дешевле, поэтому и удельную прибыль с продажи давали меньшую. Как следствие, работавшие за комиссию продавцы всеми силами старались сбыть покупателям «родные» американские авто, даже в самой бедной комплектации стоившие на несколько сотен дороже. В результате, даже в условиях скачкообразного роста цен на топливо и введенного с 1978 модельного года нормирования среднего расхода горючего, продажи «натурализованных» Mitsubishi шли весьма вяло. Марка не только не догоняла «Тойоту» и «Ниссан», но уступала «Хонде» и даже «Мазде», временами находившейся в состоянии, близком к банкротству. Когда президентом Chrysler стал Ли Якокка, соглашение пересмотрели, и с декабря 1981 года Mitsubishi начала продажи в США под собственным брендом. Но кооперация на этом не закончилась, ведь тогда в Америке действовали жесткие квоты на импорт японских автомобилей, поэтому часть машин по-прежнему реализовывал «Крайслер», а с 89-го в штате Иллинойс работает завод Diamond-Star, где собирают как «Крайслеры», так и «Мицубиси», адаптированные для американского рынка.

40 лет назад



2 мая 1975 года была начата сборка первого поколения BMW 3-й серии (кузов E21). На эту машину в Мюнхене возлагали большие надежды: в годы высоких цен на нефть появлялась возможность переманить часть покупателей больших седанов, предложив им сопоставимый уровень комфорта и динамики при меньшем (намного) расходе горючего. Впрочем, хотя «тройка» и выглядела маленькой и легкой, ни одной из этих



Air в названии воплощены в концепте для улучшения его аэродинамических характеристик. Это в первую очередь так называемые Air Signs – хромированные накладки вокруг окон задних дверей, а словосочетанием Air Curtains французы назвали воздухозаборники (тоже с хромированными накладками), расположенные в передней части автомобиля. Все это должно сделать кроссовер не только стильным, но и эффективным.

Вообще Citroen Aircross внешне выглядит достаточно близко к тому, что будет представлять собой конвейерный вариант, за исключением разве что шин размерностью 275/42 R22, разработанных Continental специально для концепта.

А вот интерьер представляется слишком уж футуристичным. Тем не менее он интересен несколькими идеями, вполне пригодными для массового производства. Например, каждое из кресел оснащено динамиком и микрофоном для общения пассажиров в

дороге, что избавляет от необходимости повышать голос, когда на высокой скорости потоки набегающего ветра так или иначе проникают в салон, создавая шумовой заслон между задними и передними пассажирами.

Кроме того, в салоне Aircross установлено два 12-дюймовых HD-экрана, один из которых можно снимать и свободно передавать из рук в руки как планшет. Но самой интересной «фишкой», пожалуй, будут камеры в дверных проемах. С их помощью можно делать фотографии во время путешествий и тут же загружать их в социальные сети через штатную мультимедийную систему. Любители подобных развлечений должны остаться в восторге.

Ну а теперь несколько сугубо технических подробностей о концепт-каре Citroen Aircross. Их не так уж много, но нашего внимания они определенно стоят. Во-первых, известны габариты автомобиля. Длина его равна 4580 мм, ширина составляет

Citroen Aircross



2100 мм, а высота – 1800 мм. Расстояние между осями французы сделали равным 2800 мм, что само по себе говорит о достаточно просторном интерьере. И он действительно таковым кажется, насколько об этом можно судить после визуального осмотра концепта в Шанхае (посидеть и пощупать его, естественно, никому не разрешили). Да и посадка облегчена до предела, ведь двери у Aircross распашные, хотя есть большие сомнения, что серийный кроссовер сохранит эту особенность.

В движение концепт приводит гибридная силовая установка, состоящая из 1,6-литрового бензинового двигателя мощностью 218 л. с. (275 Нм) и 95-сильного электромотора (200 Нм), берущего энергию у литий-ионных аккумуляторов. Причем французы уверяют, что полностью зарядить батареи от бытовой розетки можно будет всего за три с половиной часа.

А если понадобится, Citroen Aircross может проехать до 50 км, используя только электротягу. В гибридном же режиме работы силовой установки, суммарная отдача которой составляет 313 «лошадок», расход топлива на 100 км пробега должен составить 1,7 л. Но что еще удивительнее, так это заявленный разгон концепта с места до 100 км/ч – 4,5 секунды! Откровенно говоря, верится в это с трудом, но, с другой стороны, хорошая аэродинамика, небольшой вес (данных об этом производитель не сообщил) и мощная силовая установка вполне способны обеспечить такую динамику.

Как оно будет на самом деле, покажет время. Мы предполагаем, что уже в следующем году, скажем, на автосалоне в Париже, компания Citroen продемонстрирует близкий к серийному производству экземпляр Aircross. Ждем с нетерпением! ■



ХРОНОТР-АФ

МАЙ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



характеристик она реально не обладала. Автомобиль был, скорее, среднего размера и довольно тяжелым, но клиновидный силуэт с приподнятой кормой (автор – Поль Брак) скрадывал и размеры, и вес. Ранние E21 больше выглядели, чем по-настоящему были «драйверскими» автомобилями. Именно с них началась традиция BMW к повороту центральной консоли в сторону водителя. Однако динамика дебютных вариантов – 316, 318 и 320 – не дотягивала до показателей предшествующей серии «02». Частично проблему решили к концу года выпуском модификации 320i с системой впрыска (125 л. с.). Скоростные двухлитровые E21 отличались от «младших» моделей сдвоенной головной оптикой. В 1977 году инженеры BMW подготовили компактный 6-цилиндровый агрегат в двух вариантах: 2 л с карбюратором и 2,3 л с впрыском. Последний при мощности в 143 л. с. позволял достичь 190 км/ч. Новые «шестерки» заменили в гамме старые двухлитровые «четверки». Еще через 3 года образовавшийся между 318-й и 320-й разрыв был заполнен 105-сильной впрысковой моделью 318i. Всего за 7 лет собрали 1364039 экземпляров E21, и эта машина почти удвоила годовые продажи BMW.

30 лет назад



17 мая 1985 года представили Alfa Romeo 75. Этой моделью миланская марка отмечала свое 75-летие, что и объясняет индекс. Экстерьер новой «Альфы» продолжил развитие стиля «оригами», от которого к тому моменту отказались все, кроме итальянцев. Поэтому на фоне все более обтекаемых конкурентов 75-я выглядела необычно. По своей идеологии модель была спортивным автомобилем в облике седана бизнес-класса: с одной стороны, автомобиль отличался почти идеальным распределением веса по осям (спасибо компоновке transaxle) и точным управлением, с другой – уровень оснащения был высок, и даже существовал вариант с двигателем V6 (главным образом, для экспорта в США, но была и европейская версия). Основу линейки силовых установок составляли заслуженные «четверки» с двумя распределителями. Из веяний моды стоит отметить применение турбонаддува – как в приложении к бензиновому, так и к дизельному мотору, а также ставшего фирменной чертой «Альфы» двойного зажигания (с 1987-го). Модель 75 оказалась коммерчески успешной, что в те времена было для Alfa Romeo нетипично, и, убедившись в жизнеспособности миланской фирмы, ее в конце 86-го присоединил концерн Fiat.

ДОРОГОЙ ДЛИННОЮ...



ИЛИ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОГО АВТОТУРИЗМА

Кто рулит — отвечает за все

Итак, решили отправиться на автомобиле куда-нибудь отдохнуть, помните: ответственность за безопасность и удобство пассажиров во время путешествия будет лежать на вас. Приготовьтесь провести за рулем долгое время. Одежда и обувь должны быть удобными. В автомобиле тоже должно быть комфортно и вам, и пассажирам. Поэтому удалите из салона и багажника все, что может мешать. Но только не огнетушитель, аптечку и знак аварийной остановки! Непременно проверьте уровень всех жидкостей, осмотрите протекторы шин.

Накануне путешествия стоит хорошенько выспаться. Выезжать лучше пораньше утром, когда еще не жарко и нет пробок на дорогах. Имейте в виду, что автомобиль тоже «устает», поэтому не забудьте захватить в дорогу моторное масло, тосол, жидкость для стеклоомывателя. Не будут лишними запасное колесо, а также минимальный комплект инструментов. Все это сократит ваше возможное пребывание на обочине.

Еще 10 лет назад взаимовыручка для водителей была обычным делом. Дать «прикурить», взять на буксир, помочь запчастями или дельным советом — на это мог рассчитывать

Приближается пора отпусков. Жена настаивает на поездке за тридевять земель к маме, сын просится в горы, а брат зовет на рыбалку. Все свои надежды они возлагают на ваше водительское мастерство, хорошую погоду и уютный автомобиль. Понятно, что дома сидеть родные просто не позволят. Значит, пора собираться в дорогу. Не бойтесь трудностей — мы поможем сосредоточиться на необходимом и избавиться от лишнего!

любой участник движения. Осложнение криминальной обстановки, переоценка морально-этических ценностей привели к тому, что проблемы человека, стоящего на обочине с включенной аварийной сигнализацией, стали исключительно его собственными.

Вообще остановка сама по себе может нести опасность, ведь никогда не знаешь, что ждет за поворотом или кто таится за ближайшей сосной. Поэтому в путешествии лучше ориентироваться на дальнбойщиков — они профессионалы и знают наизусть «все мели» на дороге. Особенно их помощь стоит учитывать при выборе места ночлега или обеда, ведь эти парни точно знают, где уютнее и вкуснее. Видно их МАНы и Volvo издалека — мимо не проскочите.

Также стоит помнить, что у дороги

промышляют мошенники, жаждущие завладеть вашим имуществом. В таких ситуациях важно не забывать, что для пройдох главное, чтобы вы вышли из машины. Если едете один, то даже в движении лучше закрыть все двери, а если придется с кем-то поговорить, просто опустите стекло.

Присутствуют опасности и при выборе места расположения палатки вечером или ночью. Лучше искать место для нее в светлое время суток.

Зачем я сел за баранку этого пылесоса?!

Чтобы не чертыхаться и от бессилия не пинать колеса, перед дальней поездкой водитель обязан убедиться в исправности автомобиля, что, конечно же, лучше делать на сертифицированной станции технического обслуживания.

Это поможет избежать многих

непредвиденных дорожных проблем или подготовиться к ним.

В большинстве случаев при неисправностях на автотрассе водителю приходится рассчитывать только на свои силы, знания и опыт. Но, даже если с этим у вас полный порядок, голыми руками вы забарахлившую машину не почините. В автопутешествии следует иметь провода для пуска от чужого аккумулятора; буксировочный трос; запасные щетки стеклоочистителя; противооткатные башмаки; домкрат; насос или компрессор; ремкомплект для бескамерных шин или запасную камеру, а также золотники; свечной, баллонный и разводной ключи; молоток; универсальные плоскогубцы; обычную и крестообразную отвертки; переносную лампу или фонарик с запасными батарейками.

Выбор запчастей, необходимых для дальнего путешествия, определяется техническим состоянием автомобиля. Конечно, не стоит брать с собой коленвал, но шаровые опоры или рулевые наконечники могут оказаться нелишними.

Отправиться в длительное путешествие как минимум на двух автомобилях – рациональное решение. При этом хорошо, если количество водителей на единицу больше числа автомобилей. Это сократит время движения к месту назначения, так как позволит одному из водителей отдыхать, а также подстрахует его в случае немогания.

В длительной поездке необходимо соблюдать режим движения: через каждые два-три часа следует останавливаться на несколько минут, чтобы размяться и подкрепиться.

Скоростной режим нужно выбирать,

исходя из дорожных и погодных условий, а также темпа транспортного потока.

Попутчик не должен отвлекать водителя. Нельзя передавать водителю еду и напитки во время движения, затевать острые дискуссии, навязывать свой стиль управления автомобилем, громко включать музыку. Дорога не место для конфликтов, поэтому, даже если какой-либо участник дорожного движения ведет себя по отношению к вам неэтично, не следует ввязываться в дорожную дуэль. Благоразумие – ключ к безопасности.

Не откладывайте подготовку к поездке на последний день, обрекая себя на судорожные метания в поисках необходимого. Подготовьте список того, что нужно приобрести. Укладывая багаж, позаботьтесь, чтобы ничего не болталось, не каталось и не громыhalo. Складывать вещи в багажник лучше всего так, чтобы их удобно было доставать, учитывая степень вероятной необходимости.

Предварительно изучите маршрут по карте, уделив особое внимание местам заправок и отдыха. Заранее определите день и время отъезда.

В дорогу не нужно брать скоропортящиеся продукты или готовить жирные блюда. Пассажирам стоит воздержаться от употребления в пути алкогольных напитков.

Если вам необходимо позвонить, лучше остановиться, чем подвергать опасность себя и пассажиров.

Настоятельно требуйте, чтобы пассажиры были пристегнуты ремнями безопасности. Соблюдайте правила разметки дороги и не пренебрегайте чтением дорожных знаков. Не включайте кондиционер «на всю катушку», создавая тем самым большой перепад

температур. Время от времени просто приоткрывайте окно для притока свежего воздуха и его увлажнения.

На загородной дороге в вечернее время вам понадобятся грамотно настроенные фары ближнего света, качественно освещающие дорогу на расстоянии до 5 м. Не будут лишними в путешествии и противотуманные фары, которые предупредят о вашем движении встречных водителей и помогут двигаться увереннее.

Если с вами путешествует ребенок, откажитесь от идеи предложить ему просмотр кино или мультфильма. Во время движения это может спровоцировать тошноту.

Если вы едете двумя и более машинами, то не поспулитесь на детские рации «уоки-токи». Стоят они недорого, а радиус их действия в несколько сот метров очень выручит – мобильники не везде будут «в сети».

С попутчиками или с вновь приобретенными знакомыми на всякий случай заранее нужно условиться о звуковых сигналах «все сюда» или «тревога». Также договаривайтесь о дежурстве хотя бы одного-двух человек в лагере, когда днем разбредаетесь кто куда. Если все же на пару часов надо исчезнуть, исчезайте незаметно, оставив в застегнутой палатке включенный радиоприемник.

Романтика дальних дорог, несомненно, лечит душу. Хотелось бы, однако, пожелать, чтобы и рассудок ваш оставался здоровым. Путешествие на автомобиле приносит ощущение свободы, ухода от повседневных проблем и забот, сулит новые впечатления, встречи, знакомства ... Пусть все это будет на вашем пути! Пусть дорога приносит только радость!

АВТОТРЕЙД
СЕТЬ УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

скидка на сайте
www.autosteklo.kz

АВТОСТЕКЛА

УСТАНОВКА • ПРОДАЖА

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

т. 8(727) 232-13-17,

сот.: 8 777-807-87-73



HONDA HR-V ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ



Кроссовер Honda HR-V первого поколения выпускался с 1998 по 2006 год, но с тех пор, как остановился конвейер, снабжающих вестей из Японии о возможном продолжении истории модели не поступало. В компании лишь пожимали плечами и говорили: «Посмотрим». И вот теперь, спустя почти десятилетие, Honda последовательно представила японский, американский и европейский варианты второй генерации HR-V, возродив подзабытое уже имя.

Если уж быть до конца откровенными, то история второго поколения HR-V началась еще в январе 2013-го, когда в рамках Детройтского автосалона Honda показала концепт Urban SUV. Уже тогда поползли слухи о возможном его превращении в HR-V. Но японцы для начала запустили «паркетник» в серию на внутреннем рынке под именем Vezel и только в 2014 году официально вернули к жизни аббревиатуру HR-V. Американская модификация дебютировала в апреле в Нью-Йорке, а европейская — в октябре в Париже.

Кстати, HR-V — это сокращение от Hi-rider Revolutionary Vehicle. «Революционный», конечно, звучит смело, как, впрочем, и Vezel (от англ. bezel — фасет, обработанная грань драгоценного камня, но с буквой V от слова vehicle — автомобиль). Однако упрекать японцев в чрезмерном пафосе было бы несправедливо. В конце концов, как вы яхту назовете, так она и поплывет. Да и не в названии дело. Перейдем к сути.

HR-V в модельном ряду Honda стоит на ступеньку ниже CR-V. Соответственно он компактнее, хоть и немного превосходит в размерах своего предшественника. Но если первый HR-V был, скажем прямо, невзрачен, то второй ярк и привлекателен. От концепта Urban SUV он перенял практически все черты. Разница между японской, американской и европейской версиями тоже минимальна. Как снаружи, так и внутри.

Кстати, интерьер HR-V производит приятное впечатление. Он добротнo собран, неплохо продуман с точки зрения эргономики и весьма комфортен. Простора, несмотря на скромность габаритов, хватит как передним, так и задним сиденьям. Еще и для багажа место останется. Минимальный объем трюма в HR-V равен 453 л, а достижимый максимум — 1026 л.

К тому же инженеры Honda отлично поработали над возможностью трансформации салона под различные ситуации. Система Magic Seats, например, позволяет творить с задними сиденьями едва ли не чудеса. А еще HR-V богато и современно оснащен, дабы прийти по вкусу молодежи. Как минимум здесь есть мультимедийный комплекс Honda Connect с 5- или 7-дюймовым экраном, интерфейсами Mirror Link, Wi-Fi, Bluetooth, HDMI и USB.

Конечно же, не забыли японцы и о жизненно важных системах безопасности, в том числе использующих камеру и радар для работы систем автоматического торможения на городских скоростях, для





слежения за разметкой и для распознавания дорожных знаков. За дополнительную плату можно заказать любимую молодежью сдвижную панорамную крышу. И это лишь небольшая часть предлагаемых возможностей.

Интересно, что HR-V построен на платформе Global Compact, то есть на той же, что лежит в основе малыша Jazz (он же Fit). Само собой, колесную базу инженеры растянули (до 2610 мм), но некоторые оригинальные решения, вроде бензобака под передними сиденьями, достались и новому «паркетнику». А что до схематики подвесок, то переднеприводный HR-V, как и Jazz, имеет стойки конструкции McPherson в передней подвеске и торсионную балку сзади, тогда как в полноприводной модификации задняя подвеска двухрычажная.

В первом поколении HR-V система полного привода была исключительно механической, где пара гидравлических насосов, соединенных с карданным валом и задним редуктором, зажимала многодисковую муфту в приводе задней оси при возникновении разницы скоростей. Во второй же генерации японцы реализовали другую схему, в которой электроника подает команды электромотору, запускающему гидравлический насос, а тот, в свою очередь, активирует многодисковую



муфту, соединяющую карданный вал с задним дифференциалом. Точно такая же система, к слову, используется в CR-V, и ее возможности хорошо известны.

Моторная гамма Honda HR-V отличается в зависимости от рынка. Если в Японии кроссовер предлагается с 1,5-литровым бензиновым Earth Dreams i-VTEC с непосредственным впрыском топлива и 130 л. с. мощности, а также в гибридном варианте, то в Штатах HR-V комплектуется 1,8-литровой бензиновой «четверкой» со 141 л. с. мощности. В Европе же, помимо 1,5-литрового бензинового агрегата, можно выбрать и 1,6-литровый дизель i-DTEC со 120 «лошадками» в арсенале. Коробки передач: 6-ступенчатая механическая или вариатор. А вот полный привод для Старого Света вообще не предусмотрен. Видимо, японцы считают, что европейцы крайне редко съезжают с асфальта, даже если владеют автомобилем класса SUV. И в целом они правы. Американцам, по большому счету, 4x4 тоже без особой нужды, но там это своеобразная религия. Словом, в Honda решили угодить сразу всем.

Как бы там ни было, а возрождение HR-V состоялось. И, судя по всему, второе пришествие компактного кроссовера вполне может стать успешным. Все предпосылки для этого есть. А коль предложение привлекательно, будет и спрос.



Оборудование для:

- СТО
- Шиномонтажных мастерских
- Кузовного ремонта
- Клининговых работ

Мощные средства для:

- Автомоечных работ
- Клининговых работ

Новое направление:

- Профессиональный инструмент
- Специальная одежда
- Защитная обувь



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

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

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

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

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

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



Land Rover Discovery



смотри не перепута

Внешне, и особенно спереди, Discovery Sport напоминает обновленный Range Rover Evoque, на платформе которого машина и построена. Но Discovery длиннее своего «донора» на 9 см и имеет отличия в конструкции ходовой части и задней подвески. В профиль машина смотрится не так поджаро и агрессивно, как Evoque, но и не так массивно, как флагманский Range Rover. В оформлении кормы тоже угадываются мотивы современного стиля Range Rover, и это внешне сходство, безусловно, придется будущему покупателю Discovery Sport по вкусу.

Внутри все те же ассоциации: торпедо, панель приборов, органы управления — их оформление идентично Evoque. Впрочем, выполнены они из иных, более практичных и недорогих материалов, что «сдувает» с интерьера налет гламурности, присущий салону Evoque. Стоит также отметить наличие большого количества всевозможных

Выводя на рынок новый Discovery Sport, в Land Rover окрестили его самым универсальным и практичным кроссовером в сегменте. А еще новый «Дискавери» с приставкой «Спорт» заменит собой Freelander, положив начало новой эпохе семейства Discovery.

полостей и кармашков, розеток и подстаканников, которые наверняка понравятся любителям активного отдыха.

В салоне автомобиля чувствуешь себя как в полноценном внедорожнике, высоком и просторном. Даже если опустить кресло водителя в самое нижнее положение, посадка остается высокой. Если же его поднять до предела, то и для водителя с ростом около 180 см места над головой будет вполне достаточно. Это же можно сказать и о пассажирской части салона: там широкие и удобные кресла с большим запасом свободного пространства. За дополнительную плату в одной из комплектаций предлагается третий ряд кресел, но о просторном

багажном отделении тогда придется забыть.

Отдельно стоит сказать о мультимедийной подготовке автомобиля. Это новейшая система InControl, которая разрабатывалась совместно с компанией BOSCH. Система позволяет управлять приложениями смартфона непосредственно с центральной консоли. Правда, для этого необходимо приобрести модуль удаленной связи, который поставляется опционально. По умолчанию система позволяет прослушивать радиостанции, пользоваться навигацией и выводить на консольный дисплей картинку с камеры заднего вида.

Но и без возможности подключения к сети Интернет функционал системы

y Sport:



й!

удовлетворит запросы любителей современных гаджетов. На восьмидюймовый экран выводится вся необходимая информация от радиостанций до навигации и изображения с камеры заднего вида. Интерфейс здесь как у смартфона: все понятно, качество изображения отличное. Одно огорчает: мультимедийная система склонна к задумчивости. А еще смутил климат-контроль. С центральной консоли можно настроить температуру и интенсивность обдува. Это удобно. Но, если вам вздумается изменить направление потока воздуха, придется поднять глаза выше, зайти в меню управления климатом и работать тачскрином. Этот разброс инструментов выглядит не совсем логично.

Также приходится переводить взгляд, выбирая режим работы системы помощи в движении по бездорожью Terrain Response. Кнопки управления расположены внизу консоли, а подсказки

Помимо разных внедорожных режимов, у «Диско» есть целый арсенал для езды по горной местности и холмам



Внешне, и особенно спереди, Discovery Sport напоминает обновленный Range Rover Evoque



Компактный «Дискавери» еще не внедорожник, но уже и не кроссовер.



Land Rover Discovery Sport



о выбранной программе езды – на приборной панели. Ради справедливости все же отметим, что пиктограммы при этом подсвечиваются. Ряд клавиш узковат, и, чтобы выбрать режим, приходится жать на стрелочки, а не на картинки. В общем, надо привыкнуть. Впрочем, как и к расположению электростеклоподъемников. Но это только тем, у кого раньше не было Land Rover, ведь кнопки сверху дверных карт – едва ли не фамильная особенность...

Основной чертой «Диско Спорт»

можно считать готовность к любой дорожной ситуации. Глубина преодолеваемого брода – 60 см! В то время как дедушка «Дефендер», несмотря на имидж породистого оффроуда, может преодолеть лишь 50 см.

Компактный «Дискавери» еще не внедорожник, но уже и не кроссовер. Его создатели не стали нагружать автомобиль сложными блокировками и хитроумными переключениями. Одна кнопка варьирует режимы «трава/гравий/снег», вторая служит для

передвижения по грязи, а третья – для езды по песку. Со всей уверенностью можно сказать, что разница в режимах работы действительно есть. В особенности ощущаешь ее при диагональном вывешивании или выездах на песок. Однако нужно быть осторожней с брызговиками – их легко оторвать.

Помимо разных внедорожных режимов, у «Диско» есть целый арсенал для езды по горной местности и холмам: контроль движения под уклон, плавный старт в гору, а также предотвращение опрокидывания. Легко ли перевернуть «Ленд Ровер», мы проверять не стали, но помощь на спуске понравилась логичным алгоритмом работы: машина едет не пугающе быстро, но и не слишком медленно. Система может включаться как вручную, так и автоматически активизироваться на спусках. Отпустил педаль газа – и поехал, лишь руль придерживай. В движении на подъемах никаких смещений назад или резких стартов замечено не было. Все происходит уверенно и плавно.

Значимыми аргументами на бездорожье являются внушительный клиренс (212 мм) и достаточно короткие свесы. Минусом продуманной геометрии можно назвать фактически полное отсутствие



выпирающего бампера сзади. В чем минус? В том, что при аварии, даже небольшой, скорее всего, пострадает дверь багажника. Впрочем, если говорить об авариях, комплекс систем безопасности (как пассивных, так и активных) Land Rover Discovery Sport заслуживает твердой пятерки.

При спокойном передвижении девятиступенчатая автоматическая КПП листает передачи тихо и незаметно, но активный драйв не очень любит: прыгает туда-сюда на несколько передач и толкается. Во всяком случае, это справедливо для бензинового двухлитрового турбомотора мощностью 240 сил. Шикарный агрегат, между прочим! При вальяжной езде он довольно экономичен. Когда требуется — демонстрирует впечатляющую динамику разгона.

Даже на скорости 120 — 140 км/ч этот автомобиль способен удержаться в повороте, исключая срыв колес в занос. Этот плюс можно отнести в актив электронных помощников к настройкам задней подвески — гордости инженеров. Задняя многорычажка была спроектирована ими специально для «Дискавери Спорт». Теперь даже в поворотах с волнистой дорогой машина



едет как влитая. И это несмотря на то, что в целом ходовую часть машины можно назвать комфортной, мягкой. На трассе шасси ведет себя отлично: в салоне комфортно и тихо. А вот при езде по бездорожью эта мягкость слегка качивает.

Будем откровенны: «Дискавери Спорт» — это машина не для тех, кто хочет ездить быстро и агрессивно. «Спорт» в данном случае следует понимать лишь в смысле

транспортировки необходимого снаряжения и возможности добраться до побережья или подножья горы. При всем многообразии в сегменте выбирать Land Rover Discovery Sport нужно, если вам необходим очень сбалансированный, просторный, комфортный автомобиль, почти внедорожник. К тому же дизайн и репутация марки делают его практически люксовым. Дух династии Discovery — это не пустой звук!

Правильное решение для любой ситуации на дороге: Ассортимент BILSTEIN

BILSTEIN B1



BILSTEIN B4



BILSTEIN B4
Модуль пневмоподвески

BILSTEIN B6



BILSTEIN B14



BILSTEIN B16



BILSTEIN Clubsport



BILSTEIN B3



Наш ассортимент учитывает индивидуальный подход к вашему автомобилю. Стандартные или сверхмощные амортизаторы, спортивная подвеска или амбициозный автоспорт; полный ассортимент Bilstein позволит воплотить ваши идеи в реальность. С первой секунды движения Вы познаете непревзойденное сочетание know-how автоспорта и безупречного качества поставщика на конвейер.

www.bilstein.de

BILSTEIN – The Driving Experience.

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



КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР



Каталитический нейтрализатор или каталитический конвертер – это устройство в выхлопной системе, предназначенное для снижения токсичности отработавших газов. По причине изрядной длины названий часто используется сокращенное наименование – «катализатор».

Лавинообразный рост автомобильного парка уже во второй половине 60-х годов прошлого века заставил правительства развитых стран всерьез задуматься о воздействии выхлопа на атмосферу. Особенно это касалось больших городов. Например, в 1970 году в Токио регулировщики уже работали в респираторах, так как дышать в перенаселенной японской столице было нечем.

Главным виновником такого положения дел был тетраэтилсвинец, добавлявшийся в бензин и повышавший октановое число. С 1972 года в США начался процесс постепенного отказа от этилированного бензина. И в первую очередь этим объясняется существенное снижение отдачи американских моторов тех лет.

Тем не менее даже после отказа от тетраэтилсвинца в выхлопе типичного автомобиля оставалось предостаточно вредных веществ: оксидов азота, углеводородов и угарного

газа. Чтобы избавиться от них, придумали каталитический нейтрализатор.

Катализатор состоит из блока-носителя, теплоизоляции и корпуса. Блок-носитель представляет собой «кирпич» из керамики или, реже, металлического сплава. Носитель имеет ячеистую структуру из вытянутых в продольном направлении сот. Это сделано для максимизации площади контакта носителя с отработавшими газами. Иногда вместо сот используют скопление мелких керамических бусин. От корпуса блок-носитель отделен слоем теплоизоляции, так как рабочая температура катализатора составляет около 300 °С.

Как легко догадаться из названия каталитического нейтрализатора, принцип его работы основан на использовании веществ, ускоряющих реакцию распада или преобразования вредных соединений. Такие вещества в химии называют катализаторами. В случае с автомобильным нейтрализатором веществами-катализаторами, как правило, служат платина, родий и

палладий, тончайшим слоем нанесенные на соты блока-носителя. То есть фактически нейтрализатор состоит из трех последовательных блоков – каждый со своим катализатором.

Родий является восстановительным катализатором, выделяя из оксидов (NOx) безвредный азот. С реакции восстановления и начинается работа нейтрализатора. Платина и палладий относятся к окислительным катализаторам. С участием оставшегося в выхлопе кислорода они способствуют превращению несгоревших углеводородов (СН) в водяной пар, а угарного газа (СО) в углекислый газ (СО₂).

Третьим этапом работы после восстановления и окисления является контроль потока выхлопных газов для управления системой впрыска топлива. Для контроля используется информация, собираемая с двух датчиков кислорода, или лямбда-зондов, так как соотношение воздуха и топлива принято обозначать греческой буквой λ. Один расположен перед нейтрализатором, а другой – сразу после. На основе показаний зондов блок управления двигателем уменьшает или увеличивает количество подаваемого с топливом воздуха, чтобы двигатель работал на соотношении, близком к стехиометрической точке (для воздуха с бензином это соотношение равно 14,7:1).



Именно чувствительность нейтрализаторов к отклонениям от стехиометрической пропорции топливовоздушной смеси и стала причиной повсеместного утверждения электронного впрыска, поскольку никакая механика и никакие карбюраторы не способны обеспечить действительно равномерную подачу топлива.

По той же причине двигатели с непосредственным впрыском, умеющие работать на существенно обедненной смеси, имеют только ту часть конвертера, которая восстанавливает азот, а для нейтрализации соединений углерода предусмотрены системы рециркуляции отработавших газов. В этом случае топливовоздушная смесь «разбавляется» отработавшими газами, чем снижается температура горения в камере сгорания, а значит, образование вредных компонентов выхлопа идет менее активно.

С достоинствами все понятно, теперь о недостатках. Каталитический конвертер работает исключительно при высокой температуре. Когда вы только заводите машину, устройство почти не работает. Проблема решается смещением нейтрализатора ближе к двигателю. В



этом случае он нагревается быстрее, но это одновременно сокращает срок службы конвертера. Большинство автопроизводителей размещает катализатор под передним пассажирским сиденьем – в зоне условного компромисса между производительностью и долговечностью.

Кроме того, нейтрализатор увеличивает обратное давление выхлопа, от чего двигатель теряет немного мощности. В наши дни потери удалось сократить до 2-3 л.с., но четверть века назад при мощных высокооборотистых моторах речь могла идти о полутора десятках.

Отказ каталитического нейтрализатора может произойти по нескольким причинам. Во-первых, из-за механического воздействия: керамика – материал хрупкий, и сильным ударом о препятствие можно разрушить сотовую

структуру конвертера. Во-вторых, как уже отмечалось, нейтрализатор весьма чувствителен к составу выхлопа. Неисправности системы впрыска, не замененные вовремя кислородные датчики или свечи зажигания, избыток масла в выхлопе или использование несовместимых с каталитическим нейтрализатором присадок приводят к образованию пленки на поверхности блока-носителя, которая «запекается», подобно лаку, начисто блокируя вещества-катализаторы.

Типичные симптомы неисправности каталитического конвертера: снижение мощности мотора (ухудшение разгонной динамики); повышенный расход топлива; затрудненный пуск двигателя; резкий запах сероводорода из выхлопной трубы; дребезжание как следствие разрушения сотовой поверхности.

К сожалению, ремонт вышедшего из строя катализатора невозможен, поможет только полная замена узла. ■

Акция!

SWAG награждает наилучшие СТО



QUALITY SINCE 1954

Купите продукцию SWAG на сумму свыше 70 000 тенге

в период с 01.03.2015 по 31.05.2015 и получите в подарок*



*Предложение действует в указанный период или до исчерпания подарков

*В акции принимают участие только станции техобслуживания

Официальные дилеры SWAG:

Phaeton DC

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

Tanauto Kazakhstan

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

Mega Motors

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

SWAG is a bilstein group brand

www.swag.de

КОГДА ЖЕЛЕЗО БОРЕТСЯ С ПОБЕЖДАЮЩИМ



Рев моторов, выстрелы выхлопных труб, визг шин. Колеса скользящих автомобилей вывернуты в балетной позиции. На скорости, близкой к 100 км/ч, машины поочередно срываются со старта и бросаются в крутые виражи, впиваясь в горячий асфальт. Истерично визжа, корчи швыряют в воздух куски собственных шин. И порой кажется, что этот дым и скрежет в эпицентре какого-то стихийного бедствия, где ты и находишься.

Однако стихийность в дрифте эфемерна и обманчива. Она элемент шоу. Она от лукавого. Все-таки дрифт в большей степени спорт. Контролируемый занос. Значит, машина в яростных метаниях по трассе не стремится сама себя убить! Значит, кто-то держит ситуацию в руках, балансируя на шаткой грани между пьянящей скоростью и холодной рассудительностью...

«После вчерашних тренировок

сегодня не все вышли на старт», — признавались организаторы. «Сломались машины!» — понимающе кивали журналисты. Оказалось, что сломались, скорее, люди. Они поняли, что им здесь не место. И дело даже не в силе характера, а в том, что нужна серьезная техническая, психологическая, спортивная подготовка. Без этого в дрифт не заявляются.

«Меня радует, что в Казахстане появились настоящие дрифтеры, что мы открыли Восточный дивизион», — отметил в приветственном слове главный судья соревнований Ярослав Проскурнов (г. Москва, РФ), директор по развитию Drift Alliance и комиссар по безопасности D.Visions Запад.

Первым в Казахстане чемпионат стал по многим позициям. Это первый из четырех этапов соревнований. Первый чемпионат на базе D.Visions (проект российского Drift Alliance). Первый и пока единственный по содержанию программы, по количеству спонсоров и партнеров, по количеству зрителей, по эмоциям, в конце концов.

В классе Pro спортсмены выступали на автомобилях, оборудованных рамами, с модернизированной подвеской и



... С ЖЕЛЕЗОМ, ... ДАЕТ ХАРАКТЕР



Два десятка пилотов из Алматы, Астаны и Караганды отчаянно жгли резину в состязании по дрифту, которое проходило 17 мая в Алматы, на треке Mobilex, в рамках I этапа шоу – чемпионата D.visions. Четырем тысячам зрителей посчастливилось наблюдать за острейшей схваткой людей и машин.

турбированными прямоточными двигателями.

В классе Challenger выступили любители на городских автомобилях. Примечательно, что один из дрифт-каров был даже с автоматической коробкой передач.

После прогревочных заездов началось острое и бескомпромиссное противостояние в Pro-классе. Рвалась в локуты резина, отлетали бамперы и зеркала заднего вида, свистели болельщики и нервничали механики. Последнее слово было за теми, кто сжимал рулевые колеса и плавил асфальт на трассе.

В результате призовые места заняли алматинцы Александр Бочкарев (Nissan 200SX – I место), Вадим Лукьяненко (Nissan 200SX – II место) и Антон Шарымов (Subaru Forester – III место).

В классе Challenger на I место вышел алматинец Александр Герасименко (Toyota Mark II), II место завоевал Виталий Ядришников (Toyota Mark II) тоже из Алматы, а на III месте оказался Артем Данилов (BMW E30) из Астаны.

Призы в номинации «Лучший

отжиг» достались карагандинцу Борису Мачкалян, выступавшему на BMW E30.

«За волю к победе» наградили астанчанина Олега Бугреева, пилотировавшего Nissan Skyline.

Лучшим признали корч Nissan 200SX алматинца Андрея Иванова.

В номинации «Краш дня» призы достались алматинцу Тимуру Ципурия и его BMW E30.

Шоу украсило выступление каскадеров под руководством легендарного Василия Тарабанько – заслуженного тренера по автоспорту, каскадера международного класса. Виртуозное синхронное вождение с разворотами на 180 и 360 градусов, прыжки через стоящие автомобили, а также пилотирование автомобиля на двух колесах не оставили равнодушным никого.

Для зрителей было организовано дрифт-такси: желающие смогли прокатиться с пилотами в дрифт-карах. А если после этого не возникло дрожи в коленках и руках, то можно было вдоволь пострелять в несущиеся корчи из пейнтбольного оружия. Как потом легко отмыть краску с



Впереди лето, а вместе с ним и хлопоты автовладельцев - приведение внешнего облика машины в надлежащий вид, когда тщательная мойка и полировка, занимают почетное место. Но как раз на полировке владельцы зачастую экономят, считая эту процедуру дорогой и необязательной, а зря. Именно зимой лакокрасочное покрытие (ЛКП) кузова машины страдает больше всего от солей и реактивов, которыми иногда посыпают городские дороги, а мелкие частицы песка и пыли, смешиваясь с дорожной шугой и грязью, стирают лакированную поверхность лучше любого абразива. Что при этом происходит с лакокрасочным покрытием, догадаться нетрудно.

Но вернуть первоначальный блеск и цвет машине можно и нужно, не прибегая к дорогостоящей восстановительной полировке. Речь идет об уникальной разработке итальянского концерна MA-FRA – специальном составе Mafralux Foam, в котором сочетаются растительные воски, наночастицы углерода и другие полимеры.

Процедура обработки машины этим составом достаточно проста. С помощью специального аппарата PolishExpress на чистый автомобиль наносится состав, который образует на молекулярном уровне прочную к механическим воздействиям и стойкую к кислотно-щелочной среде микроскопическую пленку, обладающую после высыхания пыле- и водоотталкивающим эффектом. Мелкие царапины и потертости при этом затягиваются так же, как и при обычной полировке. Заметим, что восстанавливающие и защитные свойства касаются не только лакированных деталей: при регулярной обработке обновляются хромированные молдинги и пластиковые компоненты обшивки кузова, а стекла машины и фары заметно меньше удерживают влагу и пыль.

Кроме защитного и эстетического эффекта, который предполагает процедура, при регулярном ее повторении осуществляется защита поверхности от старения и машине возвращается «родной» цвет. Особенно это заметно на темных автомобилях.

После полного высыхания защитный состав удерживается на поверхности машины долгое время, и ее можно мыть традиционным способом с использованием аппаратов высокого давления.



Официальный дистрибьютор компании
MA-FRA в Республике Казахстан - компания DAV



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



автомобилей, зрителям и пилотам показал генеральный спонсор соревнований – мобильные мойки «Kärcher» – со своим первоклассным оборудованием, которое досталось в качестве призов лучшим пилотам Прокласса.

Девушки из танцевально-спортивной студии показали чудеса шестовой акробатики. Для самых маленьких зрителей был развернут детский батут. А чтобы никто не остался голодным, две точки питания с разнообразным меню неустанно трудились до самого заката.

Помимо призов от генерального спонсора, пилоты получили призы от компании «Helios» – 1200 л бензина АИ-98, а также подарки от компании «Motul» с автокосметикой «Ma-Fra». Для охлаждения двигателей автомобилей после жаркого шоу пилоты получили по канистре антифриза «Nord». Все автомобили, принимавшие участие в соревнованиях, были застрахованы компанией «Сентрас Иншуранс», а первая тысяча зрителей получила воду «Vita» с фирменной этикеткой D.Visions Казахстан. Это чтобы помнить, как все было, и знать, что еще и не то будет... ■

Сильны по отдельности, непобедимы в команде



bilstein group – семейное предприятие, состоящее из группы компаний, объединяющей под своим зонтом бренды febi, SWAG и Blue Print. Лидер на рынке aftermarket, bilstein group предлагает 47.000 наименований запчастей и комплексных предложений для ремонта всех популярных легковых автомобилей и коммерческой техники.

febi - бренд bilstein group

С момента создания в 1844 году febi bilstein фокусируется на инновациях и качестве продукции. Именно поэтому знак “Made in Germany” – это не только признание, но и обязательство. Компания постоянно инвестирует в расширение собственного производства и тестирующего оборудования. Ассортимент покрывает 30 000 запчастей для европейских легковых автомобилей и коммерческой техники.

SWAG - бренд bilstein group

SWAG гарантирует высочайшее качество продукции и быструю доставку. Ассортимент включает 22 000 запчастей для установки на европейские легковые автомобили. SWAG применяет стандарты качества оригинала для собственной продукции. Строгий контроль качества всего ассортимента продукции обеспечивает уверенность клиентов в марке SWAG.



Blue Print – бренд bilstein group

С 1994 Blue Print предлагает комплексные решения на азиатские и американские автомобили благодаря широкому ассортименту в 22 000 наименований. Качество продукции и легкий доступ к сервисной информации - отличительная черта британского бренда. Онлайн Каталог Blue Print LIVE! – быстрый и точный поиск запчастей.

Подробную информацию Вы найдете на сайте www.bilsteingroup.com



ПРОГРАММА ВЫСТРЕЛИТ ПОТОМУ ЧТО РЕВОЛЬВЕРНАЯ

Сейчас можно говорить о том, что мера, направленная на поддержание и увеличение экономической активности в долгосрочной перспективе, заметно оживила интерес граждан к автомобилям отечественной сборки.

Казахстанцы довольно активно стали подавать заявки на участие в программе льготного автокредитования, позволяющей приобрести машину отечественного производства стоимостью до 5600000 тенге по эффективной ставке не выше 7,5%. Она складывается из номинальной ставки 4% плюс все комиссии и страхование.

Ограничение по цене было принято с целью охватить большее число заемщиков, желающих приобрести автомобиль экономкласса. Первоначальный взнос Банком развития Казахстана (БРК) предусматривался не более 20% от стоимости автомобиля, но у каждого из шести банков-операторов программы такой взнос может варьироваться. Например, представитель Народного банка заявил, что клиенты банка, получающие зарплаты по карточкам, смогут оформить льготный кредит вообще без первоначального взноса.

Спрос на автомобили в автосалонах страны существенно увеличился уже на второй день после принятия решения о льготном автокредитовании. Большое число желающих обзавестись новым автомобилем на выгодных условиях привело к тому, что два из шести банков второго уровня, участвующих в программе, уже в первые дни приостановили прием заявок. Но беспокоиться, по мнению операторов программы, не о чем.

«Кредитование является револьверным и рассчитано на 20 лет. Поступающие по основному долгу по действующим займам платежи будут аккумулироваться на специальных счетах банков-агентов в Национальном банке. Мы будем внимательно следить за тем, чтобы эти деньги вновь направлялись на автокредитование, — заверил представителей общественности Андрей Лаврентьев, президент Ассоциации казахстанского автобизнеса. — Если говорить о том, на сколько автомобилей хватит выделенных денег, то в среднем это 36% от всех машин, произведенных в Казахстане, то есть около 6000 автомобилей при средней стоимости в 16000 долларов».

В рамках президентской инициативы «Нурлы жол» Банк развития Казахстана из средств Национального фонда выделил 20 миллиардов тенге на поддержку казахстанских автосборочных предприятий, и 20 апреля стартовала программа льготного кредитования для покупки автотранспорта.



Перечень моделей легкового автотранспорта отечественного производства, доступных к приобретению по программе льготного автокредитования: Chevrolet Aveo, Chevrolet Captiva, Chevrolet Cruze, Chevrolet Malibu, Chevrolet Orlando, Chevrolet Tracker, KIA Carens, KIA Ceed, KIA Cerato, KIA Cadenza, KIA Optima, KIA Picanto, KIA Rio, KIA Carnival, KIA Sorento, KIA Soul, KIA Sportage, LADA 21214, Skoda Octavia, Skoda Rapid, Skoda Superb, Skoda Yeti, Hyundai Tucson, Hyundai Elantra, Hyundai Sonata, Hyundai SantaFe, Hyundai i-30, SsangYong Kyron, SsangYong New Actyon, SsangYong Actyon Sports, SsangYong Rexton, SsangYong Nomad, SsangYong C150, SsangYong Tivoli, JAC A20, JAC J4, JAC J5, JAC S3, JAC S5, JAC J6, JAC M5, Peugeot 408, Peugeot 301, Peugeot 508, Peugeot 3008, Peugeot 2008, Peugeot Partner VP Tepee, Geely CK, Geely GC 6, Geely MK-CROSS, Geely SC-7, Geely GC-7, Geely Emgrand E7, Geely Emgrand GX-7, ZAZ Chance.

По мнению экспертов, данная мера поддержки не должна оставаться единственной, так как автопром — реальный локомотив, вытянувший за собой экономику не одной страны. Кроме того, отрасль отличается высоким мультипликативным эффектом и, развиваясь сама, обеспечивает еще десять рабочих мест — в логистике, сервисе, банках, в страховании и других отраслях. К тому же эксперты убеждены,

что только собственное производство может обеспечить граждан доступными по цене и при этом качественными и экологичными авто.

В БРК отметили, что согласовали уже 937 заявок на общую сумму 3 миллиарда 31 миллион тенге. По данным банка, наибольшим спросом у заемщиков пользуются Hyundai Elantra, Hyundai Tucson, Skoda Rapid, Kia Rio, Kia Sportage, Kia Cerato, Kia Sorento.

Льготные автокредиты выдают следующие банки: Народный банк Казахстана, Евразийский банк, Сбербанк России, Forte Bank, Банк Центр Кредит, АТФ Банк.



ОСНОВАНО В ЯПОНИИ – НАДЕЖНО ПО ВСЕМУ МИРУ...

Globally reliable

История автомобилестроения во все времена была теснейшим образом связана с индустрией производства автозапчастей и компонентов. Ни для кого не секрет, что автопроизводители сегодня, как и во все времена, в большинстве своем не производят комплектующие для автомобилей самостоятельно, а сотрудничают со специалистами – производителями автозапчастей. При этом есть производители автозапчастей с богатейшей историей, которые по «возрасту» и потенциалу материально-технической базы превосходят многие автомобильные бренды. Примером подобного долголетия может служить бренд NE (NPR of Europe).



Секретный код находится под отрывной лентой.

Предприятие NPR (Nippon Piston Ring Co. LTD) было основано в 1931 году в Японии, где до сих пор производятся высокоточные компоненты двигателей. На волне расширения производства и усиления глобализации в 70-х годах прошлого века компания активно наращивала свое присутствие на европейском рынке. Результатом такой активности стало открытие дочернего предприятия NPR of Europe GmbH, которое выросло и со временем стало одним из лидеров данного сегмента в Европе.

Сегодня NPR of Europe хорошо известен как мировой поставщик высококачественных деталей для современных двигателей. Причем компания производит и поставляет запчасти не только ведущим автосборочным заводам по всему миру, но и на независимый рынок aftermarket, для послепродажного обслуживания и ремонта автомобилей.

Многолетний опыт производства и высокое качество продукции вывели компанию NPR на лидирующие позиции на рынке автозапчастей. Широкий ассортимент производимой продукции покрывает парк автомобилей европейского и азиатского производства. При этом благодаря техническому развитию компании, которое с момента основания шло в унисон с развитием индустрии автопроизводства, NPR of Europe предлагает рынку актуальные разработки, соответствующие современным запросам автопроизводителей.

В числе такой продукции поршневые кольца, вкладыши, поршневые комплекты, цилиндры и поршни, комплекты прокладок двигателя. В поршневых кольцах ни один

из производителей не может сравниться с ассортиментом NPR of Europe.

Компания NPR использует передовые технологии производства компонентов двигателя.

Стальные поршневые кольца NPR имеют характеристики, намного превосходящие «традиционные чугунные технологии», используемые конкурентами:

- уменьшается трение;
- увеличивается срок службы;
- отмечается большая устойчивость к динамическим нагрузкам;
- достигается максимальное уплотнение благодаря повышенной эластичности.

Вкладыши для высоконагруженных двигателей производятся с использованием технологии Cerrox®. Рабочий слой вкладышей изготовлен из антифрикционных материалов с частицами твердых металлов. Благодаря данной технологии вкладыши NE эффективно совмещают стойкость к износу и повреждениям, а также адаптивность к геометрии коленчатого вала.

Система защиты – залог уверенности покупателя

Наличие на рынке подделок популярных брендов – серьезная проблема не только для производителей запасных частей, но и для автолюбителей, ведь ремонт двигателя является одним из наиболее дорогих видов работ на станции техобслуживания. При этом даже опытному механику зачастую очень сложно определить подделку по внешнему виду. Во избежание подобных ситуаций NPR of Europe была внедрена уникальная система защиты. Это секретный код, расположенный на упаковке продукции. Автолюбитель или механик сервисной станции с его помощью может в любое время (в режиме онлайн) проверить подлинность продукции. Для этого на сайте производителя <http://www.npr-europe.de/>

предусмотрен сервис проверки. На упаковке представлены два разных кода. Таким образом, подлинность можно проверить в момент приобретения продукции у дилера, а также непосредственно на СТО перед монтажом. Введение каждого кода возможно только один раз, что исключает даже малейшую вероятность приобретения подделки. ■



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

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ SUPERBIKE

В начале мая автодром СТК «Сокол» во второй раз принимал у себя Чемпионат Республики Казахстан по шоссейно-кольцевым мотогонкам формата Superbike. Напомним, что первый такой чемпионат состоялся в октябре прошлого года. Тогда поддержать развитие новой для Казахстана мотоциклетной дисциплины приехал всемирно известный мотогонщик Хорхе Лоренцо.

Трасса протяженностью 1550 м, содержащая 24 поворота, изначально строилась для соревнований по картингу и была признана одной из самых интересных и одновременно безопасных в нашей стране.

Гонке предшествовали квалификационные заезды. По их результатам сформировалась стартовая решетка, позиции в которой распределились согласно времени прохождения квалификации.

3 мая состоялась гонка. Для классов «600 куб. см» и «1000 куб. см» было организовано по два заезда, и мотогонщики преодолели 15 кругов на время. При этом оба класса стартовали в одном заезде, но с отдельным зачетом результатов. За первенство в классе «600 куб. см» соревновались четверо участников, а за звание



чемпиона в более мощном классе, «1000 куб. см», боролись восемь мотогонщиков. Были в числе претендентов на победу и спортсмены из России.

В итоге в классе «1000» на высшую ступеньку пьедестала поднялся победитель прошлогодних аналогичных заездов Дмитрий Прискоко. На втором месте расположился Макаренко Дмитрий, также призер прошлого чемпионата. Третье место занял Умаров Санжар.

В классе «600» первым стал



Марченко Владислав, который, к слову, является неоднократным чемпионом РК по мотокроссу. На вторую ступеньку пьедестала поднялся Щекочихин Виктор. А третье место отвоевал Книгин Николай.

МОТОКРОСС В ФАБРИЧНОМ

Мотокросс на Кубок «Фабричный» в этот раз побил все рекорды по количеству участников. 19 апреля 2015 года на Лысой Горе в селе Каргалы (бывшем поселке Фабричный) 68 мотогонщиков от мала до велика собрались, чтобы принять участие в соревнованиях по мотокроссу, посвященных 70-летию Победы в Великой Отечественной войне.

7 категорий – такая детальная классификация позволяет принять участие в соревнованиях практически каждому: и детишкам на мотоциклах 50 – 65 куб. см, самому младшему из которых всего-то 4 года, и ветеранам, чей возрастной рубеж перешагнул уже отметку в 50 лет. В классе 85 куб. см – молодежь от 14 лет, в том числе и хрупкие девушки. Самый многочисленным – 23 участника – оказался класс, включивший любителей-мотогонщиков без спортивных разрядов, многие из которых впервые вышли на



кроссовую трассу. В классе 125 куб. см и «Орел» – 500 куб. см в основном выступали спортсмены.

Приехали гости из соседней Киргизии и из других городов Казахстана – Караганды, Шымкента, Талдыкоргана.



ЭНДУРО В «ПАМПАСАХ»

В дни майских праздников на побережье реки Или у «Писаных скал» проходил второй этап соревнований по эндуро-спринту «Пампасы-2015 – Тамгалы Тас». За последние 5 лет эти соревнования стали уже традиционными. Они, как правило, проводятся в три этапа и преимущественно весной и осенью.

Программа мероприятия включала два дня. 1 мая был организован туристический поход на мотоциклах, общей протяженностью около 110 км. Мотопробег проходил по берегу реки Или, по живописным холмам и ущелью Малайсары практически до Сары-Озека и обратно.

2 мая стартовала гонка по эндуро-спринту. Это многокилометровая гонка на выносливость, во время которой спортсменам приходилось преодолевать различные препятствия, в том числе и искусственно сооруженные.

Соревнования прошли в семи различных классах. Среди них детские заезды класса «JUNIOR MOTO» на мотоциклах с объемом двигателя 50 см³ и класса «JUNIOR ATV» на квадроциклах с объемом двигателя до 110 см³. В этих классах выступили 12 юных экстремалов.

Класс «LIGHT», представленный 11-ю участниками, объединил такие

ждали россиян, но время проведения гонки совпало с чемпионатами в России, на которых присутствие российских спортсменов является обязательным.

Соревнования по мотокроссу в Фабричном всегда отличаются своей масштабностью, и именно сюда зрители приезжают в огромном количестве, несмотря на то, что состязания эти являются не частью общего Чемпионата, а всего лишь клубными соревнованиями. Общего Чемпионата, как решили в ФАМС РК, в этом году не будет.

В каждом классе соревнований было по два заезда, продолжительность которых составляла от 8 до 20 минут в зависимости от уровня подготовки участников. Победитель определялся наименьшей суммой очков, набранной за два заезда: за I место – одно очко, за II – два очка и так далее. Упорная борьба за первенство шла практически в каждом классе до последних кругов, до последних метров.



мотоциклы, как Yamaha TTR250, Suzuki DR200-250, Honda XR250, Yamaha DT230 Lanza и им подобные; девушек на мотоциклах кросс или эндуро с объемом двигателя 125 – 450 см³, а также юниоров 12 – 14 лет на кроссовых мотоциклах с объемом 85 см³.

Впервые был представлен класс «HARD», специально предназначенный для спортсменов-разрядников. В нем на старт вышло восемь профессионалов, многие из которых мастера спорта и многократные победители чемпионатов по мотокроссу.

Самым многочисленным и самым зрелищным традиционно стал класс «OPEN». Спортсмены-любители на мощных мотоциклах от 125 до 650 см³ вели упорную борьбу на всем протяжении трассы.

Класс заднеприводных квадроциклов «ATV 4x2» был представлен семью

спортсменами. И им на пыльной узкой трассе со множеством острых камней и без возможности маневров и обгонов пришлось в этот день непросто.

Предусмотрен был и заезд для полноприводных квадроциклов класса «ATV 4x4». Но спортсмены предпочли отправиться на более специфичные для такой техники соревнования – второй этап ЧРК по трофи-рейдам «Целина – Трофи», который проходил в эти же дни в Астане.

Следующий, третий, этап по эндуро-спринту состоится в конце сентября на побережье Капчагайского водохранилища.

ВЫЗОВ ПУСТЫНЕ



Гонка, названная Sealine Cross Country Rally, проходила с 19 по 24 апреля на территории эмирата Катар. Протяженность этапа составила 1917 км. Прежде чем выйти на старт, все участники прошли техническую и административную комиссии. Автомобили, прошедшие проверку, были опломбированы и отправлены в закрытый парк, где должны были находиться в неприкосновенности до самого старта гонки.

Нашим спортсменам, помимо технической проверки, было необходимо произвести небольшой ремонт (замена коробки передач, глушителя и некоторых деталей тормозной системы), а также общую настройку автомобиля и установку оборудования безопасности. С этими задачами команда справилась успешно. Несмотря на формальный характер проверок, пройти их следовало в срок, так как нарушение грозило наказанием от небольшого штрафа (около 150 долларов США) до исключения из гонки. Среди 13-ти допущенных на старт машин в классе T2 значились экипажи из Катара и Объединенных Арабских Эмиратов, хотя большинство было представителями

После второго этапа в Абу-Даби (Abu Dhabi Desert Challenge) участники Кубка мира по ралли-рейдам, проводимого под эгидой Международной автомобильной федерации (FIA), прибыли в Катар, чтобы принять участие в третьем этапе Кубка. В их числе были и представители Президентского профессионального спортивного клуба «Астана». Честь Казахстана в этой гонке защищал один экипаж на автомобиле Nissan Patrol под стартовым номером 216 в составе пилота Дениса Березовского и штурмана Игната Фалькова. Наш экипаж соревновался в категории T2, куда входят автомобили с малым отличием от серийных моделей.

Европы на совершенно новых Ford Raptor.

Вне зависимости от того, откуда приехала та или иная команда и на какой технике выступала, всем предстояло преодолеть сложнейшие, с точки зрения навигации, спецучастки.

В тот же день экипажи приняли участие в торжественной церемонии старта и отправились на первые спецучастки, протяженность которых в первый день составила порядка 200 км. Этап запомнился многочисленными техническими проблемами, которые

много раз вынуждали наш экипаж останавливаться на дистанции. Основными были проблемы с силовой установкой, и их приходилось решать на ходу. Конечно, это повлияло на время прохождения спецучастков. Как следствие, опоздание на финиш почти на 4 часа и штраф в размере умопомрачительных 95 часов.

Конечно, при таком раскладе надеяться на серьезный результат по итогам этапа уже не стоило, но побороться на каждом конкретном спецучастке возможность еще была. И



во второй день экипаж Astana Motorsport показал третий результат по итогам дня. И это притом, что при прохождении СУ были пробиты два колеса, а еще приходилось останавливаться из-за перегрева двигателя — давала о себе знать жара Аравийского полуострова. В это время столбик термометра на западном побережье Персидского залива переваливал отметку +40° С. И, хотя лидеры были далеко впереди, экипаж Дениса Березовского мог побороться со своими «приятелями по несчастью», с теми, кто получил похожий штраф, а такие тоже были.

Третий день готовил для участников более 400 км спецучастков. Экипаж Astana Motorsport вновь показал неплохой результат, хотя и не смог попасть в призовую тройку по итогам дня, оставшись на четвертой позиции общего зачета. Но приятным моментом было то, что количество технических проблем сократилось, и основной трудностью теперь стала навигация и пилотирование в сложных песчано-каменистых условиях. Это был самый протяженный и сложный день, за которым следовали последние спецучастки и торжественный финиш.

В последний день экипаж Astana Motorsport после 2000 км, пройденных по аравийской пустыне, пересек финишную черту и занял по итогам дня 11 место. До финиша добрались не все. Из 42 экипажей, вышедших на старт четырьмя днями ранее, преодолеть полную дистанцию смогла лишь половина. То же можно сказать и о классе T2, где выступали наши спортсмены: лишь 7 финишировавших из 13 стартовавших. В этом контексте даже финиш далеко от лидирующих

позиций можно было считать своего рода достижением. Не будь штрафа, полученного в первый день этапа, для казахстанских гонщиков все могло сложиться иначе, но, как известно, история не терпит сослагательного наклонения. И значит, уже сейчас стоит думать не о прошлых проблемах, а о будущих гонках, в которых представители спортивного клуба «Астана» будут защищать цвета казахстанского флага в самых разных уголках планеты. ■

НЕПРИЯТНЫЕ СЮРПРИЗЫ

Гонка в Аргентине началась в четверг, хотя на большей части планеты уже вступила в свои права пятница. На этом временном стыке и разворачивались первые события аргентинского ралли, а именно: шейкдаун и первый спецучасток.



На первых строчках оказались уже привычные всем имена. Шейкдаун выиграл Себастьян Ожье. Вслед за ним образовался «слоеный пирог» из Citroen и Volkswagen во главе с Крисом Миком и Яри-Матти Латвалой.

Результаты первого спецучастка были во многом схожи с шейкдауном. Только в тройке лидеров представителя Volkswagen, Латвалу, сменил Миккельсон. И хотя результаты короткого зрительского допа не стоило воспринимать слишком серьезно, примерный расклад сил был уже понятен.

Однако, как известно, не всегда один только хороший темп становится залогом успеха в гонке. Помимо скорости, необходимы стабильное пилотирование, немного удачи и, конечно, надежность техники. Последняя из этих важных составляющих и подвела лидера гонки. Себастьяну Ожье

оставалось всего 5 км до финиша первого пятничного спецучастка, когда двигатель его машины приказал долго жить. Этим незамедлительно воспользовался Крис Мик, шедший на тот момент на втором месте. Стоит отметить, что британец выиграл этот доп и оторвался от ближайшего преследователя, которым стал Дани Сордо, более чем на полминуты. Из-за ошибки утратил свое место в тройке лидеров еще один экипаж Volkswagen – Миккельсон. Однако, благодаря поднышшему на третье место Латвале, немецкая команда сохранила свое присутствие в «зоне подиума». Но и в таком составе лидирующая тройка продержалась недолго. Третий доп гонки принес неприятности лидеру ралли. Крис Мик получил прокол и проиграл своему преследователю около 18 секунд. Но в ранге главного преследователя значился уже не Сордо, который, борясь

с неработающим гидроусилителем, откатился во вторую половину первой десятки, а Латвала. Яри-Матти настигал своего соперника, между ними была уже всего четверть минуты. Третье место тем временем занял Мадс Остберг. При отсутствии гонщиков Volkswagen пространство лидирующей тройки моментально заполнялось пилотами Citroen.

И хотя на трассе борьба продолжалась (на СУ 4 Мик практически удвоил свой отрыв от Латвалы), в штабе Citroen открыто заявляли, что ни на что серьезное они не претендуют и Латвала вскоре возглавит гонку. Однако, вопреки прогнозам руководства французской команды, дела у Яри-Матти шли не лучшим образом. На этот раз возникли проблемы с трансмиссией. Это позволило Мику увеличить свое преимущество еще вдвое, доведя его почти до минуты. Вторым по итогам

Ралли Аргентины преподнесло немало сюрпризов, и до последнего километра было неясно, кого ожидают приятные из них, а кого не очень.



допа стал напарник Мика — Мадс Остберг. И теперь можно было говорить о возможной борьбе между Латвалой и Остбергом за второе место. Между ними было порядка 18 секунд, но противостояния не вышло. Пятница подходила к концу, и гонщикам предстояло преодолеть коротенький 6-километровый спецучасток, но даже на таком небольшом расстоянии проблемы с машиной отобрали у Латвалы еще полминуты. В итоге второй день гонки заканчивался следующим образом: лидирующие позиции занимали гонщики Citroen Крис Мик и Мадс Остберг (между ними было немногим более минуты), третье место с отставанием в 15 секунд от Остберга занимал теряющий скорость Латвала.

За время перерыва между вторым

и третьим днями гонки механики сумели починить Volkswagen Латвалы. И на следующий день в скорости он уступал лишь своим партнерам по команде. Однако отрыв, созданный гонщиками Citroen накануне, не позволял рассчитывать на борьбу с ними. За первый субботний доп Латвала отыграл у Остберга всего 3 секунды. В штабе французской команды перестали говорить об амбициях и просто старались сохранить сложившееся положение вещей. И такая тактика отчасти была оправданной, так как излишний риск никому не был нужен. С другой стороны, сверхакуратно проехав 8-й доп, Мик растерял значительную часть своего преимущества. Его напарник и преследователь Мадс Остберг разом

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

				АВТО ЗАПЧАСТИ www.sklad.autotrade.su www.autoradiator.kz	

Реклама

АРГЕНТИНА Чемпионат мира по ралли продолжает серию гравийных гонок. На этот раз гонщикам предстояло соревноваться неподалеку от аргентинского города Кордоба. По задумке представителей FIA, именно этот этап в 2012 году был самым продолжительным в сезоне. Но нынче организаторы вернулись к более привычному формату. По этой причине дистанция трех дней соревнований составила уже не 500 км, а всего 400 км. Непростые условия соревнований разогрели интерес болельщиков и журналистов. Вся дистанция гонки была разделена на 14 спецучастков, из которых в пятницу и в воскресенье было пройдено по 4, в субботу еще 5 и в четверг — 1. Самым длинным стал Aguade Oro. Его гонщики преодолели дважды в пятницу. Длина этого спецучастка превысила 51 км. Самым коротким из допов был Parque Tematico — всего 6,04 км. Его проходили в четверг.



отыграл у него треть минуты. В то же самое время Мадс уверенно чувствовал себя в борьбе с Латвалой, который, несмотря на решенные проблемы, не имел достаточного темпа, чтобы догнать пару французских экипажей.

Казалось, что в субботу после обеда удача начала поворачиваться в сторону Volkswagen. В начале 9-го допа на трассе остановился лидирующий Крис Мик, чтобы разобраться с проблемами в подвеске. Но воспользоваться остановкой его преследователи не смогли. Хэйдэн Пэддон попал в аварию, в которой пострадало несколько зрителей. Спецучасток был отменен, а гонщиков направили на последний доп субботы. Там Латвала снова поехал быстро, но недостаточно, чтобы навязать борьбу Citroen. Мик же по-прежнему жертвовал временем в пользу стабильности, и это приносило свои плоды: перед финальным днем он уверенно лидировал.

Последний день нанес очередной удар по Volkswagen. Сначала отказал двигатель у Латвалы, а затем разбил машину Миккельсон. В тройку лидеров попал Элфин Эванс. Во время Power Stage ни Мик, ни Остберг, ни Эванс уже не спешили: пусть дополнительные баллы достались не им, они свое уже выиграли. ■



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

Вопросы, накопившиеся по ходу выездной серии гонок, похоже, разрешены. В первых гонках Ferrari продемонстрировала темп, позволяющий временами вмешиваться в борьбу за лидерство, что зародило надежду в сердцах болельщиков итальянской команды. Но возвращение в Европу расставило все на свои места, и теперь только самый отчаянный оптимист верит, что кто-то, кроме Mercedes, вмешается в борьбу за титул.



КРАХ ИТАЛЬЯНСКИХ Н

Квалификация все более или менее расставила по местам. Пул, как и в трех предыдущих гонках, взял Хэмилтон. Но его напарник оказался лишь третьим. Второе и четвертое места отошли Феттелю и Райкконену. Но все зависело от тактики и расхода резины в гонке. На старте Росберг не мог удержать третье место и пропустил вперед Райкконена. Но ненадолго. Уже через пару кругов Нико провел контратаку. Вскоре под атаки Росберга попал и Феттель, занимавший второе место. Ferrari хоть и смогли приблизиться к лидерам, темпа для удержания позиций у них не хватало. И «серебряным стрелам» серьезного отрыва обеспечить не удалось. Однако в отличие от предыдущей гонки, где борьба проходила лишь в хвосте пелетона, на этот раз оспаривались и самые высокие позиции.

Когда стало очевидно, что благодаря чистой скорости Ferrari не смогут

Первую выездную серию сезона 2015 года завершала гонка в Бахрейне. После неоднозначных первых гран-при фаворит этапа в Персидском заливе был совсем не очевиден. С одной стороны, жаркий климат должен был дать преимущество Ferrari, как это уже случилось в Малайзии. А с другой — гонка проходила при искусственном освещении, что нивелировало фактор климата. Выходило, что грань, разделяющая благоприятные условия для Mercedes и Ferrari очень тонка, и как сложатся условия, было неясно. Свободные заезды лишь усугубили противоречия. На практиках, которые проходили в светлое время суток, безраздельно доминировали гонщики итальянской команды, а как только солнце садилось, первые позиции занимали пилоты немецкого коллектива.

соперничать с Mercedes, в дело вступила другая переменная — тактика. И если для Хэмилтона и Росберга были применены одинаковые схемы, то Феттеля и Райкконена ждали разные стратегии. К сожалению, полноценно сравнить оба варианта не удалось. А все потому, что Феттель, слишком активно

атакуя поребрик, сломал переднее антикрыло. Ему пришлось совершать лишнюю остановку, после которой он застрял за Боттасом. Несмотря на явное преимущество в скорости, Феттель в течение пары десятков кругов не мог пройти финна, и так и финишировал пятым, позади Боттаса. Борьба за места



НАДЕЖД

на подиуме прошла без него. Но даже при таком раскладе болельщикам скучать не пришлось.

Когда все пит-стопы остались позади, в лидерах по-прежнему был Хэмилтон. Второе место занимал Росберг, а третье — Райкконен. Но, благодаря отличной от соперников тактике, последний отрезок Кими проводил на мягких шинах и стремительно сокращал отрыв от пары Mercedes. Однако, как известно, догнать и обогнать — это совершенно разные вещи, что отлично было видно на примере Феттеля и Боттаса. На стороне Райкконена оказалась ненадежность немецких болидов. За полтора круга до финиша на болиде Росберга отказала система торможения brake-by-wire. Эффективность тормозов катастрофически снизилась. Райкконен тут же этим воспользовался и вышел на второе место. За полкруга до финиша проблема возникла и у Хэмилтона. По

БАХРЕЙН



После Китая Формула-1 переехала на автодром «Сахир». Поскольку трасса построена среди пустыни, в начале гоночного уик-энда гонщики вынуждены расчищать асфальт от нанесенного песка. Чтобы решить эту проблему, организаторы даже пытались обрабатывать окрестные барханы специальным клеящим веществом. Другим серьезным вызовом является погода. Так, в 2004 году прошла одна из самых жарких гонок, когда температура в тени переваливала за 40 плюсовых градусов. Но в прошлом году проблему решили, перенеся гонки на ночь. В 2015-м гонка тоже была ночной. Гонщикам пришлось преодолеть 57 кругов длиной в 5412 м, покрыв дистанцию 308 км.

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Реклама



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

Испания

Первым европейским треком, принимающим этап Формулы-1, уже в который раз стала испанская Каталония. Этот автодром знаком всем участникам чемпионата лучше любого другого, поскольку именно на нем уже не первое десятилетие проходит львиная доля предсезонных тестов. Возможно, по этой причине гонки в Испании получаются не слишком интересными, ведь пилоты настолько хорошо знают все нюансы трассы, что вероятность ошибок сводится к минимуму. Но есть у каталонского кольца одно очень серьезное преимущество, которым не обладает ни одна другая трасса, — огромное разнообразие виражей. Это значит, что здесь болиды подвергаются всесторонней проверке. Команда, победившая в Каталонии, будет конкурентоспособной на всех остальных этапах чемпионата. Температура, при которой проходит гонка, вполне щадящая, поэтому гонщикам не слишком сложно преодолеть 66 кругов по 4,655 км, чтобы покрыть общую дистанцию в 307,104 км.



словам руководителя Mercedes, если бы гонка длилась дольше на 1 круг, выиграл бы Кими. Но победа отошла Льюису.

К удивлению и радости болельщиков Росберга в Испании Хэмилтон впервые в сезоне не смог выиграть поул. Нико, конечно же, воспользовался этим и занял столь важное в Испании первое место в стартовой решетке. Позади пары Mercedes традиционно расположились пилоты Ferrari и Williams. Итальянская команда всерьез надеялась на новинки, которые были привезены в Барселону. Но еще в пятницу от них отказался Райкконен, и на

старт в новой конфигурации болида вышел лишь Феттель.

На старте Росберг уверенно сохранил лидерство. А вот стартовая позиция Хэмилтона, расположенная на грязной стороне трассы, сослужила ему дурную службу. Уже к первому повороту Феттель сумел выйти на второе место, опередив Льюиса.

Неудачно провели старт и пилоты Toro Rosso, которые в субботу удивили всех, заняв третий ряд стартового поля. В итоге, к концу первого круга, расклад сил стал вполне привычным. Первая шестерка состояла из Mercedes, Ferrari и Williams в полном составе.

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.06.2015 на e-mail:

info@pitstop.kz

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



Ответы принимаются до 10.06.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №4-2015 Subaru BRZ

Победители викторины №4-2015:

ПРИЗЫ

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Караев Алан (г. Алматы) | Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л |
| 2. Роднов Лев (г. Алматы) | С-во для панели |
| 3. Курамшин Дмитрий (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



Несмотря на обилие разнообразных поворотов, трасса в Барселоне всегда была одной из самых сложных для обгонов. И это в полной мере на себе испытал Хэмилтон. Пропустив на старте Феттеля, он вплоть до первого пит-стопа не мог обогнать Ferrari, хотя был менее чем в секунде от него. Mercedes планировали вернуть позицию за счет удачного пит-стопа, но и здесь механики в красном оказались проворнее. Пришлось идти на крайние меры и переходить на тактику трех остановок. Это было рискованно, так как, попав в трафик, можно было

растерять все преимущество свежей резины. Но Хэмилтон на отлично справился со своей задачей. Проходя круги на жестком составе быстрее всех, он смог создать задел, и после финальной остановки в боксах вернулся впереди Феттеля. Росберг к тому времени был уже далеко впереди. Лидирующая тройка определилась.

А за четвертое место до самого финиша спорили финны Боттас и Райкконен. Кими смог отыгаться после старта с 7-го места. Но, не имея решающего преимущества в скорости над Боттасом, на финише остался лишь пятым.

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №4(91)-2015

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

Враг прогресса								
	... Креститель		Эрих Мария ...		"Ножны" для пистолета		Певица Роксана Муромец
	Писатель Жоржи ...		Русская народная игра					
					"Жемчужина у моря"		"Бронезилет" рыцаря	
	Документ на передачу товара		Большое пианино					
Военный корабль	На фуражке моряка	Любимая группа Путина		Смущение		Петля на рукоятке сабли		Дипломатическая должность
				Наёмный работник				
	Жидкая каша	Очерк					Валюта Мексики	
	Кришну, Рама, ...		Обитель джинна					
						Деньги Молдавии		
	Корона Папы		Кофе с мороженым					
						Карточный круг		

День первый. К земле приближается гигантский астероид. Группа отважных бурильщиков отправилась к нему для установки ядерного заряда. День второй. К земле приближается гигантский астероид с ядерным зарядом.

Судя по нынешним учебникам, обязательная проверка на наркотики нужна не в школах, а в Министерстве образования.

Уважаемые сотрудники офиса! Будьте точнее в туалете, а не то унитаз и кофейный аппарат буду мыть одной и той же губкой. С уважением, менеджер по экологии офиса, тетя Клава.

Добро пожаловать во взрослую жизнь, где ты будешь вечно усталым и сонным за исключением моментов, когда ты ложишься спать.

Вышел на улицу погулять с сыном. Дети вокруг: Афродита, Дионис, Елисей, Беладонна, Аэлита. И только я один, как дурак, вывел гулять Сережу.

По поведению моего кота можно сказать, что это я у него живу и, судя по его угрюмому взгляду, мне уже пора съезжать.

Сегодня просто счастливым сделал мой день мальчик лет трех-четырёх! Он бежал за

родителями и кричал "Стойте зе, ек макалек! Я не могу быстро бизать! У меня молда тляется!"

Врач говорит пациенту, очнувшегося от наркоза: — Операцию вы перенесли хорошо, а вот перед ней вы вели себя просто невозможно: вырывались, кричали... А ваш знакомый с соседней койки вел себя еще хуже! — Еще бы! Ведь нас в клинику послали окна мыть.

Мы научились летать в небе, как птицы. Мы научились плавать в океане, как рыбы. Теперь осталось научиться жить на земле, как люди.

Когда я хамлю Вам-это конструктивная критика, когда Вы мне-это необоснованный наезд.

Новоселов, только что въехавших в панельный дом, навещает приятель. Среди разговоров вдруг умолкает и прислушивается: — У вас есть мыши? — Нет, — отвечает хозяин. — Это соседи едят салат.

Начальник пожарной охраны вразвалочку, руки в карманах заходит в комнату, где обычно в ожидании вызова сидит бригада, и спокойно так говорит: — Мужики, давайте собирайтесь потихоньку,

ЮМОР



здание налоговой инспекции горит.

— Саш, в последний раз спрашиваю про подарок. Ты не передумал?
— Нет! Я — взрослый мужчина, и мне точно нужен радиоуправляемый вертолет!

— Ты куда, Иван-царевич?
— В чисто поле. Отец велел из лука стрельнуть, на чей двор стрела упадет — там и невесту брать...
— А гранату к стреле зачем прикрутил?
— Страсть как жениться неохота!

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 автомаюках и в сервисных центрах
Автоюйка Пейш - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
CAR SERVICE ASV - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
Leon-T+ - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
МЕДИНА - г. Алматы, ул. Рыскулбекова, д. 31
Formula-7 - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131
"На Дунаевского" - г. Алматы, ул. Дунаевского, 20
TEMIR AVTO - г. Алматы, 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-АЛЪЯНС" - г. Алматы, пр. Рыскулова, д. 68
"Inter-Сервис" - г. Алматы, ул. Сейфуллина, д. 321
"Автомир" - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 225
"Москва" - г. Алматы, ул. Розыбакиева, 166 б
"Москва" - г. Алматы, Коммунальная, 12
Formula-7 - г. Алматы, мкр. Аксай 3а, д. 79А

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!

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,
СОЗДАНОЕ ДЛЯ
ДВИЖЕНИЯ
В БУДУЩЕЕ**



**Phaeton
DC**

Абсолютное качество для автомобилей
Ultimate Automotive Solutions

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

www.phaeton.kz