

pitstop

www.pitstop.kz

8(95) 2015



RENAULT SANDERO STEPWAY
ТЕСТ-ДРАЙВ

В ШКОЛУ ПО ПРАВИЛАМ!
АВТОДРОМ

RENAULT TALISMAN
ШОУРУМ

McPHERSON
ПОД КАПОТОМ

ВСТРЕЧАЕМ НОВЫЙ



TOYOTA FORTUNER



Mercedes-Benz GLC

D.Vision #3
"КАРАСЬ-ПАТИ"
"ИЮЛЬСКИЙ ДРАЙВ"
ASTANA MOTORSPORT

АВТОСПОРТ

ТАНДЕМ ПБ
АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЦЕНТР
Дилер аккумуляторного завода "ISTA"

СТАРТЕРНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ
для автомобильной, строительной и специальной техники



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

РЕКЛАМА И ПОЛИГРАФИЯ

nouvelle

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

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

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ШЕВРОНОВ

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

www.nouvelle.kz

Горячая
страсть

Холодный
расчет



www.dav.kz

MOTUL – каждому свой!

МОТОРНОЕ МАСЛО ПРЕМИУМ-КЛАССА



www.motul.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

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

Журнал «Pitstop» № 8 (95) 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, Илья Фарбер, Артем Киселев, Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Татьяна Дружинина, Егор Белоусов.

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

Отпечатано: Типография «ART DO»: РК, г. Алматы, ул. Натарова 95. Тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2015

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



6-10

MERCEDES-BENZ GLC: ПРОЩАЙ, GLK!

Mercedes-Benz продолжает переиндексацию своего модельного ряда, а вместе с тем обновляет автомобили. Так, недавно сменил поколение и название M-Class, ставший теперь GLE. И вот настала очередь GLK, который отныне стоит величать не иначе как Mercedes-Benz GLC.



18-22

TOYOTA FORTUNER. ПЕРЕСАДКА СЕРДЦА

Toyota Fortuner ворвался на автомобильный рынок Казахстана летом прошлого года. Теперь миру показана обновленная версия. Давайте знакомиться с новичком, что называется, по горячим следам.



24-26

RENAULT TALISMAN: ТАКОЙ, КАК ТЫ ХОЧЕШЬ

Renault Talisman, сочетающий в себе стильный и элегантный дизайн, уютный и просторный салон, инновационное оборудование и современные экономичные двигатели, будет официально представлен концерном на Франкфуртском автомобильном салоне в сентябре.



27-29

ПОДВЕСКА «МАКФЕРСОН»

Макферсон придумал новую независимую подвеску, компактную и дешевую в массовом производстве. Впервые подвеска Макферсона была установлена на Ford Vedette для французского рынка (1948) и Ford Zephyr для британского (1950).



30-31

В ШКОЛУ ИДЕМ ПО ПРАВИЛАМ!

В преддверии начала учебного года пора вспомнить о правилах поведения детей на дороге. Необходимо выбрать время и побеседовать на эту тему со школьником, с вашим сыном или дочерью. Но прежде давайте обозначим некоторые важные моменты.



32-35

STEPWAY: ЖЕЛАЕМОЕ ЗА ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЕ

В одном из предыдущих номеров журнала Pitstop мы рассказывали об обновленном Renault Sandero, который в течение месяца «проживал» в нашей редакции. Не так давно к нам на тест попал его «внедорожная» модификация, получившая имя собственное Stepway.

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



ГРАНИЦЫ БРАТЬЯМ НИ К ЧЕМУ

Присоединение Республики Кыргызстан к договору о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) состоялось. Президенты Кыргызстана и Казахстана официально объявили о снятии таможенных постов на границе между двумя странами.

Со вступлением договора в силу таможенный контроль снимается на восьми пунктах пропуска кыргызско-казахстанской границы.

«Казахи и кыргызы — братские народы, и между нами не должно быть шлагбаумов. Мы должны убрать все границы и таможеню», — заявил президент Кыргызстана Алмазбек Атамбаев, комментируя это событие.

Между странами-членами ЕАЭС могут свободно перемещаться товары, капиталы и трудовые ресурсы. Со вступлением в Союз Киргизии таможенные пошлины на импортные товары

сравниваются с едиными таможенными тарифами (ЕТТ), предусмотренными для стран-участниц Союза. Однако в рамках протоколов для КР предусмотрены ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ЕТТ ЕАЭС. Это касается 170 товарных позиций, в числе которых и автомобили. Их растаможка в Киргизии до сих пор обходилась значительно дешевле, чем в Казахстане, но теперь с каждым годом разница будет все меньше и меньше.

Повышение пройдет поэтапно и закончится в 2019 году, когда ставки станут едиными для всех стран Союза. При этом товары,



Фото: КирТАГ ©2015



произведенные в Киргизии, будут беспошлинно ввозиться на рынки стран Евразийского экономического союза.

В состоявшемся событии

видится много плюсов, однако некоторые аналитики высказывают опасения по поводу реэкспорта китайских товаров через КР.

Семейство C-Class Mercedes-Benz пополнилось новым купе, способным выписывать на дороге балетные пируэты и совмещающим в себе комфорт, взрывную мощь и современную роскошь.

Купе поставляется с возможностью установки пневмоподвески AIRMATIC на передней и задней оси. При этом плавная регулировка демпфирования предоставляет возможность выбора стиля вождения и служит основой высокого уровня комфорта. Колесная база нового купе больше на 80 мм, на 95 миллиметров длиннее и на 40

миллиметров шире.

Салон автомобиля оснащен системой, включающей интегральные спортивные сиденья, выбор материалов и отделка ручной работы подчеркивают ощущения высокого класса.

Первоначально предлагаются четыре бензиновых двигателя, спектр мощности которых колеблется от 1.6-литрового четырехцилиндрового (115 кВт/156 л.с.) до двухлитрового, выдающего 155 кВт / 211 л.с. или модели S300 с выходом в 180 кВт/245 л.с. Два усовершенствованных

НОВОЕ КУПЕ ОТ MERCEDES



Фото Mercedes ©2015



четырецилиндровых дизельных двигателя выдают 125 кВт (170 л.с.) или 150 кВт (204 л.с.) и несут экологическую технологию SCR - селективного каталитического восстановления выхлопных газов. Все двигатели укладываются в стандарт выбросов Euro 6.

Новую модель отличает улучшенная аэродинамика, многочисленные подушки безопасности, продвинутое мультимедийный комплекс и навигационная система, активный парктроник, интеллектуальные системы безопасности и помощи водителю, оборудованные радарными датчиками и стереокамерами.

В продажу автомобиль поступит в декабре 2015 года.



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

www.avtomalyar.kz

К НАМ ЕДЕТ ОБНОВЛЕННЫЙ SUZUKI

В августе в Казахстане стартуют официальные продажи обновленного компактного внедорожника Suzuki Vitara.

На казахстанском рынке модель будет доступна с бензиновым двигателем, объемом 1,6 л, мощностью в 117 лошадиных сил с автоматической коробкой передач. Автомобиль можно будет приобрести как с передним, так и с полным приводом ALLGRIP.

Длина кроссовера составляет 4175 мм, ширина – 1775 мм, высота – 1610 мм, колесная база – 2500 мм. Минимальный дорожный просвет – 185

мм. Объем багажного отделения равен 375 л и считается одним из самых больших в сегменте.

Автомобиль укомплектован электроприводом регулировки и обогревом боковых зеркал, подогревом передних сидений, кондиционером, аудиосистемой с Bluetooth, USB и управлением на руле, а также ABS, EBD, ESP.

Элементы активной и пассивной безопасности, примененные в Vitara,



Фото Suzuki ©2015



Фото Suzuki ©2015

заслужили высшую оценку Euro NCAP. В базовую комплектацию включены семь подушек безопасности.

В конструкции широко используется сталь высокопрочных сортов, благодаря чему силовая конструкция кузова исключительно надежна.

Новые автомобили поступят в дилерские центры по цене от 3421642 тенге.



Фото Suzuki ©2015

ПОМНИ О ГЛАВНОМ!

Рекламным агентством Nouvelle.kz в помощь автолюбителям выпущена «Памятка водителя-2015».

Брошюра карманного формата хорошо знакома автомобилистам города Алматы, так как выходит уже не один год подряд. Водители могут найти в ней полезные советы на случай ДТП, телефоны оперативных служб и страховых компаний. В «Памятке» есть также таблица штрафов за нарушение ПДД.

Удобным можно считать и размер издания, который совпадает с типовым размером технического

паспорта автомобиля, то есть легко умещается в любом бумажнике.

«Памятка» распространяется бесплатно на различных автошоу и автовыставках города Алматы. Бесплатно ее можно получить и в автосалонах южной столицы.



www.pitstop.kz



**Сентрас
ИНШУРАНС**

КАСКО "САҚТА"

ЛУЧШЕЕ
АВТОСТРАХОВАНИЕ
В КАЗАХСТАНЕ



С места ДТП сразу в ремонт | Вы сами выбираете риски

VIP карта «помощь при ДТП» | Возврат 20% стоимости полиса

С франшизой и без | Рассрочка без переплаты

тел: +7 (727) 2-600-602

7072-бесплатно

с любого мобильного

kupipolis.kz/kasko

БЕЛОЕ ОБЛАКО С ЧЕРНОЙ КРЫШЕЙ



Фото АвтоВАЗ ©2015

Концерн АвтоВАЗ выпустил первую партию двухцветных автомобилей LADA Priora. Сто автомобилей, окрашенных в популярный цвет «Белое облако» с черной крышей цвета «Пантера», уже сошли с конвейера предприятия.

Первые LADA Priora с таким вариантом окраски появились у официальных дилеров уже в конце июля 2015 года. Двухцветная окраска предусмотрена исключительно для комплектации «люкс». Цена

же на автомобиль в этом варианте исполнения не изменится и составит 506300 рублей.

Ранее АвтоВАЗ проводил опросы среди клиентов, и исследования показали, что часть потребителей продукции бренда LADA хотела бы приобрести автомобили именно в двухцветном варианте окраски. Кстати, мировой опыт показывает, что двухцветные автомобили пользуются устойчивым спросом.

В МЕГАПОЛИСЕ — МЕГААВАРИЙНОСТЬ

Как сообщили в пресс-службе Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, 30% всех дорожно-транспортных происшествий совершается в Алматы, передает Kazakhstan Today.

В 2015 году в южной столице зафиксировано 3099 ДТП, повлекших травматизм и смертность.

Наименее аварийной названа Северо-Казахстанская область — там совершено 134 ДТП.

Уменьшилось количество ДТП, совершенных в Южно-Казахстанской области: 1308 против 1694. В Акмолинской области — 259 против 352. В Карагандинской — 429 против 533.

Значительный рост ДТП в этом году наблюдается в Западно-Казахстанской области: 249 против 176 и в

Восточно-Казахстанской: 817 против 726. С ростом числа ДТП в Западно-Казахстанской области наблюдается увеличение количества пострадавших в них лиц: 382 против 258.

Аналогично складывается ситуация и в Восточно-Казахстанской области: 1133 против 994. Однако в этом году там меньше погибших: 72 против 90 в прошлом году.

Стало меньше погибших в ДТП также в Карагандинской области: 83 против 93, в Мангистауской: 39 против 52 и в Актюбинской: 50 против 55.



Aleks studio



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

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

- ▶ Качественные автомобильные чехлы с установкой
- ▶ Профессиональная перетяжка спортивных сидений
- ▶ Разработка эксклюзивного дизайна салона
- ▶ Частичная замена протертых деталей
- ▶ Реставрация поролоновой основы
- ▶ Обтяжка рулей, ручек КПП, стоек, полок, потолков, дверей, вставок, козырьков, подлокотников, консолей
- ▶ Обтяжка сидений мотоциклов, яхт, другой техники
- ▶ Эксклюзивная вышивка рисунков и логотипов
- ▶ Аква печать, 3D декорирование (изменение внешнего вида пластиковых деталей в салоне автомобиля — дерево, карбон, драгоценные камни и материалы)

ПОНТЫ ДОРОЖЕ ДЕНЕГ

С прошлого года автовладельцам Казахстана была предоставлена возможность приобретать госномера на коммерческой основе в любом ЦОНе. Результат не заставил себя ждать: алматинцы заплатили за VIP-номера 384 млн тенге.

Как сообщил один из телеканалов южной столицы, горожане предпочитают такие красивые сочетания цифр, как «001», «777» или «007». Выбирать можно только номер, серия выдается автоматически. Кстати, «крутые» номера также официально выставляют на



торги в Интернете. Цены колеблются от 250 до 460 тысяч тенге.

«Спрос стабильный. Ажиотажа нет. Спрос не падает, но и не растет. Он на одной волне», — сообщила пресс-секретарь ДВД г. Алматы Салтанат Азирбек.

НЕ СВЕТИТ «ОСКАР» ПОЛИЦЕЙСКИМ



Фото из архива Pitstop ©2015

Казахстанские полицейские получили точную инструкцию, обязывающую их предупреждать граждан о ведении видеозаписи, а также запрещающую публиковать в сети снятые видеоролики.

Такие предписания дает «Инструкция использования технических средств для фиксации фактов совершения уголовных и административных правонарушений», опубликованная в официальных СМИ.

С момента вступления документа в силу полицейские будут обязаны четко предупреждать граждан о ведении видеозаписи. Табличка с надписью «Внимание! Ведется аудио- и видеозапись» должна быть установлена на служебном автотранспорте, а также на груди сотрудника полиции.

Включать видеорегистраторы полицейские должны будут в самом начале смены, выключать — в конце. Во время работы выключать камеру, а также мешать ее работе запрещено. Приостановить запись

можно во время обеда или отдыха, но только с разрешения дежурного или непосредственного командира, о чем нужно сделать отметку в журнале.

Самостоятельно публиковать видеозаписи полицейские тоже не смогут. Отдельный пункт инструкции запрещает использование видеозаписей в корыстных или иных целях, не связанных со служебной деятельностью.

Напомним, видеорегистраторами и специальными жетонами оборудованы полицейские автомобили во многих областях Казахстана, однако как следует работают они не везде. Например, в Кызылординской области их использует меньше трети дорожно-патрульных полицейских. Многие камеры вообще испорчены или утеряны.



Фото из архива Pitstop ©2015

АВТОСТРАХОВАНИЕ!



Одно из самых главных заблуждений в жизни автовладельцев — уверенность, что с помощью обязательного страхования гражданско-правовой ответственности (ОГПО) можно компенсировать любой ущерб, причиненный их авто. Это не так. Обязательная страховка компенсирует ущерб, нанесенный пострадавшей стороне при ДТП, в размере не более 600 МРП, или 1 000 000 тенге. Таким образом, при ущербе на более крупную сумму доплату свыше уставленных полисом лимитов придется производить из собственного кармана. В то же время виновная сторона может рассчитывать только на свои финансы. Выход — грамотное использование автострахования.



**Сентрас
ИНШУРАНС**

Что нужно делать?

Шаг №1. «Риски»

Вы должны решить для себя, от каких рисков застраховаться. Как правило, страховые компании предлагают несколько вариантов организации страховой защиты. Например, можно застраховаться только от риска ущерба или угона. Причем каждый страховщик в правилах страхования использует свои определения для различных рисков, и поэтому, чтобы не возникло разногласий, стоит заранее поинтересоваться, как в каждом конкретном случае трактуется тот или иной риск.

Шаг №2. «Не забываем про людей»

Очень часто при страховании автомобиля имеют в виду лишь «железо», забывая, что при ДТП может быть нанесен ущерб как водителю, так и пассажирам, при этом страховка от риска несчастного случая стоит совсем недорого.

Шаг №3. «Стоимость»

Каждая страховая компания предлагает свои коэффициенты, от которых зависит стоимость договора, поэтому сумма страховки будет зависеть от компании, которую Вы выберете.

Почему СК «Сентрас Иншурэнс»?

Наша компания работает на рынке уже 18 лет. Зная своего клиента и его потребности, мы разработали уникальный продукт страхования — Каско «Сакта». Вам больше не нужно изучать рынок в поисках удобной страховки — теперь Вы сами выбираете риски, от которых хотите застраховаться, и платите только за то, что Вам действительно необходимо.

Приятный бонус для наших клиентов — СК «Сентрас Иншурэнс» возвращает 20% от стоимости программы при отсутствии страховых случаев.

Ваш надежный друг в страховании, СК «Сентрас Иншурэнс».

MERCEDES ПРОЩАЙ, G

Мы не раз уже писали о том, что компания Mercedes-Benz взялась за пересмотр индексации своего модельного ряда, а вместе с тем и за большое обновление автомобилей. Так, недавно сменил поколение и название M-Class, ставший теперь GLE. И вот настала очередь GLK, который отныне стоит величать не иначе как Mercedes-Benz GLC.

Кроссовер с полным именем Gelandewagen Luxus Kompaktklasse (компактный люксовый внедорожник) появился в 2008 году, пережил рестайлинг четыре года спустя, а еще через три покинул модельный ряд Mercedes-Benz, прожив недолгую по автомобильным меркам, но достаточно

интересную жизнь. Одним угловатая внешность GLK нравилась, другие ее критиковали, но очевидно было одно: этот автомобиль прекрасно чувствовал себя и на асфальтовых трассах, и в городских условиях, и на бездорожье. При этом у него был престижный статус и достойный уровень комфорта для

пассажиров. Однако в Mercedes-Benz чувствовали, что с неоднозначной внешностью нужно что-то делать, да и в целом кроссовер нуждался в серьезной модернизации и внедрении технологий, которых немецкие инженеры за семь минувших лет навдумывали вагон и маленькую тележку.

Ни секунды не сомневаясь, новенький GLC можно назвать прекрасным и достойным преемником GLK. Он однозначно интересен с точки зрения дизайна, намного технологичнее и безопаснее предшественника и уж точно не менее комфортен.

В основе Mercedes-Benz GLC лежит модульная платформа MRA – такая же, как у С-класса. Она позволила кроссоверу сбросить 80 кг веса при одновременном росте колесной базы и общих габаритов. Но 50 из общего числа сэкономленных килограммов – это заслуга кузова, в конструкции которого использовано сочетание алюминия с высокопрочными и сверхвысокопрочными сталями. Остальное



GLK! - BENZ GLC



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.



Реклама

позволила сэкономить облегченная подвеска с алюминиевыми компонентами, трансмиссия с более компактной раздаточной коробкой и так далее.

В базовой комплектации GLC оснащается подвеской со стальными пружинами и адаптивными амортизаторами, но за доплату можно установить пневмоподвеску (чего прежде не было) Air Body Control. У такого шасси, к слову, тоже есть адаптивные амортизаторы, а некоторые элементы подвески для снижения массы изготовлены из стеклопластика. И если у стандартного GLC дорожный просвет равен 181 мм (у GLK было 210 мм), то с пневматикой клиренс может быть увеличен до 227 мм и изменен в зависимости от выбранной программы: – 15 мм в спортивном режиме, – 35 мм в режиме Sport+ и – 40 мм в режиме погрузки.

Вообще стандартных программ у шасси GLC пять: Eco, Comfort, Sport, Sport+ и индивидуальная. Каждая из них

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

Mercedes-Benz GLC



влияет на отзывчивость двигателя, остроту акселератора, алгоритм работы коробки передач и, конечно же, на мягкость/жесткость подвески. А если из списка опций выбрать и пакет Off-Road Engineering, к вышеназванным программам прибавится еще четыре. Они перенастраивают GLC под езду по скользкой дороге, по легкому бездорожью, в том числе по траве и песку, по местности с крутыми спусками и подъемами, а также под буксировку трейлера. Но и это еще не все. Есть и десятая программа, доступная только при наличии пневмоподвески. Это Rocking Assist. Увеличив клиренс до максимального значения, она допускает достаточно серьезную пробуксовку колес, чтобы дать возможность в раскату выбратья из сложных ситуаций на пересеченной местности.

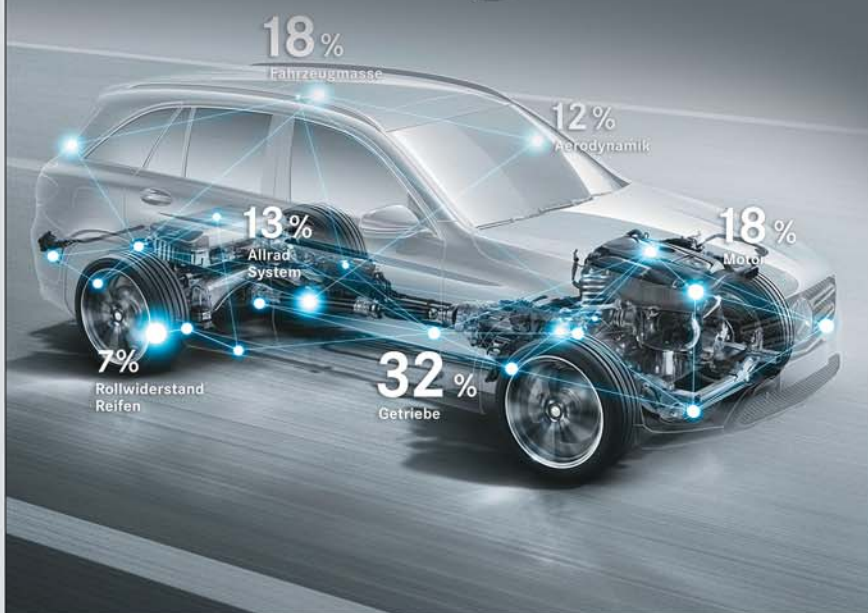
Первое время Mercedes-Benz GLC будет предлагаться в четырех конфигурациях – все с полным приводом, в нормальных условиях распределяющим тягу между осями в соотношении 45:55. Первая – GLC 250 4Matic с бензиновым мотором – порадует 211 л. с. мощности и 350 Нм крутящего момента при 7,3 секунды разгона до сотни и 7 л расхода топлива. Две дизельные модификации – GLC 220d 4Matic и GLC 250d 4Matic –

оснащаются моторами, выдающими 170 и 204 «лошадки», 400 и 500 Нм соответственно, потребляющими в среднем от 5 до 5,5 л солярки на 100 км и разгоняющими внедорожник с места до 100 км/ч за 7,6 – 8,3 секунды. И все вышеперечисленные показатели хоть немного, но лучше тех, которые демонстрировал GLK. А средний расход и вовсе уменьшился в среднем на 1 л.

Коробка передач, что у бензиновых, что у дизельных модификаций, одна: 9-ступенчатый «автомат». А вот у четвертой, гибридной версии GLC 350e 4Matic она 7-ступенчатая (7G-Tronic Plus). Немцы говорят, что это первый в сегменте заряжаемый от сети гибрид. Под его кузовом прячется связка 211-сильного бензинового двигателя и 116-сильного электромотора, интегрированного в автоматическую КПП. Благодаря суммарной тяге в 560 Нм гибридный GLC набирает первую сотню за 5,9 секунды и может разогнаться до 245 км/ч. Ну а литиево-ионная батарея позволяет проехать на одной только электротяге чуть больше 30 км при скорости не выше 140 км/ч.

В списке опций, помимо систем, связанных непосредственно с ходовой частью GLC, немало того, что отвечает и за безопасность, и за комфорт. На

В основе Mercedes-Benz GLC лежит модульная платформа MRA – такая же, как у С-класса.



Реклама



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

Mercedes-Benz GLC



автомобиль можно установить, например, адаптивный круиз-контроль с функцией Stop&Go, светодиодную оптику с распознаванием встречного транспорта, до девяти подушек безопасности, самопарковщик, камеры кругового обзора, систему автоматического торможения с распознаванием пешеходов, проекционный дисплей, мультимедийную систему с 8,4-дюймовым экраном, электропривод пятой двери с функцией бесконтактного открывания движением ноги под бампером и многое другое.

Все это GLC получил на правах самого современного компактного кроссовера Mercedes-Benz. А вместе с тем ему перепали и дополнительные сантиметры пространства в салоне. В целом автомобиль стал на 12 см длиннее, на 5 см шире и почти на 1 см выше. Колесная база удлинилась на 11,8 см, и это однозначно почувствуют задние пассажиры. К тому же на внушительные 110 л больше стал и багажник: теперь под пятой дверью 580 л, а при желании его можно увеличить до 1600 л.

Из всего выходит, что Mercedes-Benz GLC обещает стать весьма и весьма успешным. И особенно отраднo, что с ценами немцы повели себя достаточно демократично. GLC, конечно, дороже GLK, но не слишком. В Европе прайсы на новинку стартуют с отметки 44500 евро. ■

Astonish®

...премиуму качества!



**АВТОКОСМЕТИКА
ПРЕМИАЛЬНОГО
КАЧЕСТВА ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ**



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

www.elevit.kz



«ЦЕНТУРИОН» ВЫХОДИТ НА АРЕНУ

Набрать сотню за рекордные 3,9 секунды и разогнаться более чем на 300 км/ч — это не проблема для Alfa Romeo 4C Centurion, созданного в тюнинг-ателье Pogeя Racing.



Базовый четырехцилиндровый 1,8-литровый двигатель, выдававший 240 л. с. и 350 Nm в ателье перекроили так, что турбированный мотор приобрел 313 л. с. и крутящий момент 435 Nm. Итог усилий в практическом выражении таков: серийная модель Alfa Romeo 4C не преодолевает отметку в 258 км/ч, а Centurion заваливает стрелку спидометра за 300 км/ч.

Креативный директор компании из Фридрисхафена Эдуард Погея признался, что путь к успеху был не таким скорым: «С конца 2013 года мы потратили много времени на детальный и многовекторный анализ серии 4C. Только после этого удалось добиться увеличения мощности, которое в длительных испытаниях должно доказать стабильность на шоссе и на гоночной трассе».

Ходовая «Центуриона» усилена спереди перекрестными треугольными



рычагами независимой подвески, а сзади в классическую компоновку внедрены компоненты Porsche Racing L2, благодаря которым доступна регулировка подвески по высоте и жесткости. Излишне говорить, что такая модернизация позволяет мускулистому «Центуриону» уверенно входить в крутые повороты на максимальных скоростях, сохраняя

высокую адаптивность к персональным требованиям пилота по комфортабельности.

От внимательного читателя не ускользнет тот факт, что над обликом Centurion в ателье тоже основательно потрудились. Углеродное волокно органично вписалось в облицовку как спереди, так и сзади, появились декоративные карбоновые накладки и прорези для выхлопных труб в заднем диффузоре. Брутальный вид воина гоночных трасс подчеркивается выразительным задним спойлером, который может быть карбоновым или полиэфиркарбонатным. По выбору заказчика могут быть изготовлены и выхлопные трубы – нержавеющие стальные или из углеродного волокна. ■



www.pitstop.kz

ХРОНОТРАФ

АВГУСТ В ИСТОРИИ МИРОВОГО АВТОПРОМА



90 лет назад
18 августа 1925

года в Берлине зарегистрировано Ford Motor Company Aktiengesellschaft – немецкое отделение компании Ford. На самом деле «Форд» работал в Германии с 1912 года, но все ограничивалось производством запчастей и импортом готовых машин. Однако повышение правительством импортных пошлин заставило «Форд» пересмотреть стратегию. 1 апреля 1926 года с конвейера сошел первый собранный в Германии Ford T. На тот момент сборка была «отверточной», так как львиная доля деталей по-прежнему доставлялась с другого берега Атлантики. Следующий виток эволюции предприятия был продиктован включением компании Opel в состав General Motors. Чтобы не потерять рынок, «Форду» пришлось задуматься о наращивании и локализации производства, и в 1930-м в Кельне начали строить новый большой завод. Весной следующего года производство окончательно переехало из Берлина в Кельн. Полный цикл производства на немецкой земле позволил создавать модели, специфичные для местного рынка, хотя до 27 января 1950 года немецкое отделение было подчинено британскому. Усиление конкуренции на европейском рынке стало причиной постепенного объединения европейских отделений «Форда». Начало процессу положил фургон Transit (1965). В 70-е постоянные стачки на заводах в Англии привели к передаче всех управленческих функций европейского «Форда» в Германию. И с тех пор ситуация не изменилась: немецкое отделение компании остается главным в Европе.

50 лет назад

13 августа 1965 года состоялась премьера первого в послевоенный период автомобиля под маркой Audi. На тот момент никаких дополнительных обозначений машина не имела. Имя Audi вернули к жизни после двух десятилетий «спячки» маркетологи Volkswagen. Дело в том, что годом ранее компания из Вольфсбурга выкупила у Daimler-Benz контрольный пакет группы Auto Union и права на большую часть ее брендов. Еще недавно популярные переднеприводные машины Auto Union с двухтактными моторами в начале 60-х стали стремительно терять покупателя. Представленный в 64-м седан среднего класса DKW F102 имел определенный рыночный потенциал, поэтому его решили переоборудовать под «нормальный» двигатель и, чтобы еще сильнее дистанцировать от ставшего «токсичным» бренда DKW, переименовали в Audi (заодно и внутренний код



ПРОДОЛЖЕНИЕ >>>

В ПАМЯТЬ О DEFENDER



Эксклюзивная ограниченная серия из 68 автомобилей, названная Startech Sixty 8, стала знаком прощания с легендарным культовым внедорожником Land Rover Defender и символом завершения 68-летнего производственного цикла.

Startech впечатляет и своей брутальной статью, выразившейся в классической дизайнерской компоновке, отражающей стиль незабываемого Land Rover Series 3.



Первый Land Rover был представлен на автосалоне в Амстердаме в 1948 году. С тех пор в Великобритании он считается «отцом» вездеходов.

Основой для Startech Sixty 8 послужил Land Rover Defender 110 Station Wagon. Внешне внедорожник сохранил спортивные черты, что особенно заметно по окраске, сочетающей серый металлик кузова с контрастным черным «Санторини» крыши. Startech впечатляет и своей брутальной статью, выразившейся в классической дизайнерской компоновке, отражающей стиль незабываемого Land Rover Series 3, выпускавшегося с 1971 по 1984 год. Автоскульпторы изваяли новый фронтон Startech, который идиоматически передает дизайн классической модели.

Воздухозаборники в передних крыльях, решетка радиатора, а также надежная алюминиевая защита бампера с лазерной гравировкой логотипа Sixty8



окрашены в радикальный черный, что подчеркивает выразительность передней части автомобиля.

Респектабельность модели поддерживают алюминиевые подножки с логотипом Sixty 8, легкосплавные 18-дюймовые диски Startech Monostar D, отсылающие к классическим тяжелым стальным дискам, и тонированное панорамное остекление сзади.

Понятно, что интерьер Sixty 8 при таких выдающихся внешних формах тоже не мог подкачать. Обивка салона Startech создана в неповторимых цветах «Светло-коричневый загар» и «Эбонитовый черный». Все покрытые кожей детали, в том числе эргономичные спортивные сиденья, прошиты изящным алмазным стежком. Солнцезащитные козырьки обтянуты тонкой черной алькантарой. Бардачок стильно интегрирован в

приборную панель. Спортивное рулевое колесо Startech, потертые стальные пластины и алюминиевые компоненты, такие, как ручка переключения передач, рычаг стояночного тормоза и педали с логотипом Sixty 8, добавляют интерьеру спортивности. Сиденья оснащены подогревом, и даже высокие пассажиры на них будут чувствовать себя очень комфортно.

Эксклюзивная модель Startech несет на борту соответствующее статусу оборудование, например, мультимедийную систему Alpine с четырьмя 50-ваттными динамиками, навигацией и 3D-камерами. Конечно же, присутствуют DVD-плеер, слот для SD-карт, USB-порт и Bluetooth. Сенсорный экран размером 6,1 дюйма отображает работу навигационной системы и автоматически переключается на

ХРОНОГРАФ

АВГУСТ В ИСТОРИИ МИРОВОГО АВТОПРОМА



увеличили на единицу – до F103). Для большей солидности автомобиль также наделили прямоугольными головными фарами – в то время атрибутом машин высокого класса. В движение первый Audi новой эры приводил мотор, разработанный Daimler-Benz в рамках проекта легкого военного транспортера, от которого бундесвер в итоге отказался. Двигатель отличался высокой степенью сжатия (11,2:1), имел рабочий объем 1,7 л и развивал до 72 л. с. мощности. Последний факт дал возможность маркировать исходную модель как Audi 72, когда линейку доступных вариантов начали расширять. Самой дорогой была версия Audi Super 90 (1760 куб. см и 90 сил), самой доступной – Audi 60 (1496 куб. см и 55 сил). Всего до середины 1972 года собрали свыше 400 тысяч штук. На смену моделям серии F103 пришло первое поколение Audi 80.

45 лет назад



1 августа 1970 года начался серийный выпуск седана Volkswagen K70. Как и в случае с Audi серии F103, это был автомобиль, к созданию которого инженеры VW приложили минимум усилий. Машину разработали конструкторы фирмы NSU как более дешевую поршневую альтернативу роторному седану Ro80. Собственно «K» в маркировке модели – это первая буква немецкого слова Kolben, одним из значений которого является «поршень». При всех своих достоинствах NSU Ro80 был автомобилем ненадежным, и фирма прогорела на гарантийном ремонте силовых установок. «Фольксваген» в свою очередь начал отход от заднемоторной компоновки «Жука» и, воспользовавшись ситуацией, приборил к рукам тонущую компанию NSU вместе с ее разработками. Модель K70 имела передние ведущие колеса, как и Audi, и по размеру, динамике и цене стояла очень близко к флагманскому седану Audi 100. Однако менеджмент «Фольксвагена» счел возможным сохранить производство обеих машин, чтобы переднеприводный седан запустил процесс трансформации имиджа корневой марки группы VW-Audi. Несмотря на то что K70 в целом был неплохим автомобилем, большой популярности он не снискал: смена «вывески» не помешала распространению на него репутации «проблемного» авто. Пускай K70 не принес «Фольксвагену» больших денег, все же значение этой модели для развития концерна очень велико: имея на руках две разные переднеприводные платформы, инженеры VW за считанные годы многому научились и с первой попытки сумели создать выдающееся шасси, на котором построили первые поколения Audi 80 и VW Passat.

ПРОДОЛЖЕНИЕ >>>



Обивка салона Startech создана в неповторимых цветах «Светло-коричневый загар» и «Эбонитовый черный».



резервную камеру при включении передачи заднего хода.

Владельцы специальной модели могут рассчитывать на высокотехнологичное освещение: две главные светодиодные круглые фары сделают даже ночные экспедиции вдали от цивилизации делом безопасным, им в помощь — остальное наружное освещение, изготовленное по LED-технологии.

Трансмиссия Startech Sixty 8 передает усилие от 2,2-литрового турбодизельного двигателя мощностью 90 кВт/122 л.с., производящего максимальный крутящий момент 360 Нм, посредством шестиступенчатой механической коробки передач, дополнительного внедорожного редуктора и постоянного полного привода с межосевой блокировкой дифференциала. До 100 км/ч Startech Sixty 8 разгоняется за 15,8 секунды и достигает максимальной скорости в 145 км/ч. В городе машина расходует 11,7 – 13,6 л /100 км, а на шоссе – от 9,4 до 9,7 л/100 км.

Специальную модель Startech Sixty 8 уже можно заказать у дилеров Land Rover во всем мире. Поставки начнутся в сентябре 2015 года. Автомобиль в пятиместном исполнении стоит 67990 евро и 69900 евро – в семиместном варианте.





НОВЫЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ LAND CRUISER

«Тойота» в очередной раз сделала одно из лучших комплексных предложений на рынке. Могучий Land Cruiser этим летом получил новый 2.8 D-4D дизельный двигатель с мощностью в 174 лошадиные силы.

Внедрение нового мотора логично повлекло расширение модельного ряда этого внедорожника. С 2.8 D-4D встали на конвейер трех- и пятидверная модели, комплектовавшиеся ранее трехлитровыми моторами. Японский производитель уточнил, что акцент делается на улучшении управляемости с оптимизацией доставки крутящего момента. В концерне также сосредоточились на снижении расхода топлива и сокращении выбросов CO₂.

Шестнадцатиклапанный двигатель в сочетании с шестиступенчатой механической коробкой передач развивает максимальный крутящий момент 420 Нм между 1400 и 2400 оборотами. Новая шестиступенчатая автоматическая коробка передач, вместо прежней пятискоростной, позволяет еще более развить тяговое усилие, получая дополнительные 30 Нм между 1600 и 2400 оборотами.

Автоматизация систем управления помогла достичь Land Cruiser девятипроцентной экономии топлива. Модели класса «Актив» в базовой комплектации оснащаются радиоприемниками DAB (Digital Audio Broadcasting). Клиенты могут также заказать кожаные сиденья. На трехдверных моделях предлагаются

передние сиденья с подогревом и кожаные дверные наличники. На пятидверных в пакете «Актив» есть регулировка жесткости для передних сидений и трехзонный кондиционер. Мультимедийный комплекс распознает голосовые команды, отображает карту города в 3D и умеет преобразовывать текст в речь.

Активные и топовые модели вооружены всем богатством функций, которые помогут избежать несчастных случаев и поддерживать безопасное вождение на бездорожье. Они включают в себя адаптивный круиз-контроль и систему предупреждения столкновения, ассистента перестроений, монитор слепых зон и панорамный монитор, дающий представление о том, что происходит в непосредственной близости от автомобиля. Пакет защиты предлагается для всех пятидверных моделей. Это боковые молдинги, усиленный задний бампер, защита картера.

Весь диапазон новых моделей Land Cruiser уже доступен для заказа, а серийные поставки начались с 1 августа. Цены стартуют от отметки, близкой к 56000 долларов. Все модели находятся под пятилетней гарантией Toyota (100000 миль).

ХРОНОГРАФ

АВГУСТ В ИСТОРИИ МИРОВОГО АВТОПРОМА



30 лет назад

26 августа 1985 года стартовали продажи югославских машин марки «Застава» в США. Чтобы не создавать трудностей с произношением, для экспорта использовался бренд Yugo. Автомобиль Yugo 45 был лицензионной версией Fiat 127. Он встал на конвейер в Сербии в конце 1980 года, когда его прообраз готовился отпраздновать десятилетний юбилей. Машина была морально и технически устаревшей, особенно это бросалось в глаза при попытке сертифицировать ее для американского рынка — самого требовательного в плане экологии. В условиях высоких цен на нефть Америка нуждалась в экономичных автомобилях, а местные производители не имели достаточной экспертизы, чтобы удовлетворить спрос. Как следствие, усиливался импорт субкомпактных моделей из Старого Света. Крошечная Yugo 45 расходовала мало топлива даже по европейским стандартам, так что на нее обратили внимание. Контакты стали налаживать еще в 82-м, но машина с треском провалила тест на чистоту выхлопа. Для сертификации потребовалось сделать порядка 500 изменений в конструкции автомобиля. Осенью 84-го предприниматель Малкольм Бриклин, заручившись согласием «Фиата», подписывает контракт на поставку Yugo в США. Для Югославии соглашение также было крайне полезно из-за растущего дефицита торгового баланса. Дешевизна рабочей силы, характерная для социалистических стран, и не менее характерный для них экспортный демпинг, привели к тому, что цены на неплохо оснащенную машину стартовали с отметки в 3990



долларов. Рекламный постер выстраивал логический ряд: «Форд-Т», «Фольксваген-Жук» и «Юго» — под слоганом «Представляем все ту же идею». С той же целью автомобиль переименовали в Yugo GV. Аббревиатура скрывала слова great value, что значит «большая ценность». Стратегия оказалась эффективной, и в первый же день удалось продать 1050 штук. Триумф Yugo был недолгим: около двух лет. Качество сборки оказалось ниже всякой критики, а очередное ужесточение экологических нормативов потребовало доработок и, как следствие, повышения цены. Сыграло против югославской малолитражки и удешевление горячего. Спрос обрушился, подобно лавине. Уже в 91-м Бриклин разорился. В это же время начался распад Югославии, и американские санкции против режима Милошевича привели к запрету импорта из Югославии в США. В 2002 году Бриклин решил было вернуть Yugo на американский рынок, но быстро одумался, переключившись на китайские машины.



TOYOTA FORTUNER

ПЕРЕСАДКА СЕРДЦА



Внедорожник Toyota Fortuner ворвался на автомобильный рынок Казахстана летом прошлого года. Его начали собирать на площадях предприятия «Сары-Арка Автопром» в городе Костанай, а продавать через сеть официальных дилеров японской марки. И почти сразу стало понятно, что текущее поколение модели долго не продержится, хотя бы потому, что в Toyota к тому времени заканчивали разработку второй генерации Fortuner.

И вот она явлена миру. Вернее, той его части, где о Fortuner хоть что-то известно. А коль уж нас это касается напрямую, давайте знакомиться с новичком, что называется, по горячим следам.

Вообще, Fortuner – автомобиль неоднозначный. Будучи близким родственником пикапа Hilux, он заметно от него отличается. И конструктивно, и идеологически. Fortuner разрабатывало подразделение Toyota в Таиланде. Эта страна и должна была стать ключевым для внедорожника рынком, но позже география продаж расширилась на Индонезию, Аргентину, Австралию, Индию, Пакистан, Венесуэлу, Эквадор, Колумбию и ряд других стран, включая нашу. Впрочем, если говорить откровенно, за пределами Таиланда Fortuner ожидаемой популярности не приобрел, хоть и продолжает продаваться. А вот в Японии, Европе, США и Китае он так и не появился. Там для удовлетворения спроса на подобные автомобили есть Hilux Surf, 4Runner и Land Cruiser Prado.

Как бы там ни было, но история Fortuner продолжается. Второе его поколение, надо отдать должное дизайнерам, заметно преобразилось. Внедорожник стал выглядеть солиднее, массивнее и... нет, не агрессивнее, скорее, он чуть подкачал мышцы и сходил к стилисту-имиджмейкеру. Думается, в таком облике у него несравнимо больше шансов на успех, чем было у предшественника. К тому же, тут и головная оптика светодиодная, и в стоп-сигналах без светодиодов не обошлось, и диски перерисованы. Да что уж там, автомобиль полностью (и весьма удачно, на наш взгляд) переколен.

Fortuner остался рамным внедорожником, построенным на базе Hilux, но уже нынешнего, восьмого поколения. И если спереди у обоих автомобилей подвеска основана на двойных поперечных рычагах, то задний мост у Fortuner установлен не на листовых рессорах, а представляет собой пятирычажную подвеску на винтовых пружинах. А если говорить о габаритах, то по сравнению с предшественником Fortuner вытянулся на 90 мм (до 4795), прибавил 15 мм в ширине (до 1855) и столько же потерял в высоте (до 1835 мм). Короче стала и колесная база, пусть всего на 5 мм (до 2475). Зато дорожный просвет как был внушительным, так и остался – 225 мм. При этом объема в багажном отсеке традиционно для 7-местного автомобиля катастрофически мало – 80 л.



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

Оборудование для автомоек

Моющие средства для мойки кузова и салона

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

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

ОБНОВЛЕННЫЙ FORTUNER



В прошлой генерации, которая и по сей день собирается на базе Костанайского автозавода, Fortuner комплектовался 2,7-литровым бензиновым двигателем. Логично предположить, что, если обновленная модель выйдет на Казахстанский рынок, то это так же будет бензиновый мотор, ибо наши дилеры с дизельными двигателями связываться не любят.

...ДО



...ПОСЛЕ

Внедорожник стал выглядеть солиднее, массивнее и... нет, не агрессивнее, скорее, он чуть подкачал мышцы и сходил к стилисту-имиджмейкеру.



Но самым главным новшеством Toyota Fortuner, наверное, стоит считать не дизайнерские изыски и не переход на модернизированную платформу, а замену двигателя на 4-цилиндровый дизельный агрегат 1GD-FTV рабочим объемом 2,8 л с турбонаддувом и мощностью в 177 «лошадок». В паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач он выдает 420 Нм крутящего момента (в диапазоне 1400 – 2600 об/мин), а будучи сопряженным с 6-диапазонным «автоматом» — все 450 Нм (в диапазоне 1600 – 2400 об/мин). От этого, к слову, зависит и предельная масса буксируемого прицепа. Во втором случае автомобиль может тянуть 2800 кг, в первом — на 200 кг больше. Соответственно с прицепом и расход топлива существенно возрастет, но если задаться целью эксплуатировать автомобиль в экономичном режиме, то можно уложиться и в 8 л солярки на 100 км пробега.

Хорошие показатели экономичности нового дизельного мотора серии GD обеспечены внедрением непосредственного впрыска топлива типа Common Rail с давлением 1350 бар, технологией подачи «пробной» порции топлива перед впрыском основной, наличием турбокомпрессора с переменной геометрией, выпускного

ОБНОВЛЕННЫЙ FORTUNER

Невозможно представить себе рамный внедорожник без полного привода. У Toyota Fortuner он подключаемый, типа part-time с понижающим рядом и блокировкой заднего дифференциала.



коллектора, интегрированного в головку блока цилиндров и других решений. В частности, инженеры Toyota покрыли поршни анодированным пористым алюминием, усиленным диоксидом кремния, дабы сократить потери тепла в камере сгорания.

Ну и, конечно же, невозможно представить себе рамный внедорожник без полного привода. У Toyota Fortuner

он подключаемый, типа part-time с понижающим рядом и блокировкой заднего дифференциала. Плюс даже в базовой комплектации автомобилю положена система стабилизации, контролирующая не только сам внедорожник, но и прицеп. А в списке опций, кроме этого, присутствуют помощник при старте на подъеме и спуске с холма, камера заднего вида,

LESJÖFORS

Реклама



LESJÖFORS ПРОИЗВОДИТ САМУЮ ШИРОКУЮ В МИРЕ ЛИНЕЙКУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ВИНТОВЫХ ПРУЖИН А ТАКЖЕ ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ГАЗОВЫХ ПРУЖИН ДЛЯ КАПОТОВ И БАГАЖНИКОВ, РЕССОР И ЗАНИЖЕННЫХ СПОРТИВНЫХ ПРУЖИН

ВСЯ ПРОДУКЦИЯ СООТВЕТСТВУЕТ КАЧЕСТВУ ОРИГИНАЛА

ГАРАНТИЯ 3 ГОДА

www.lesjofors.ru



Обновленная модель была представлена для рынка Австралии. По этой причине руль находится справа.



До обновления

подрулевые «лепестки» для ручного переключения передач (для комплектаций с «автоматом», естественно), кнопка запуска двигателя, бесключевой доступ, до семи подушек безопасности, мультимедийная система с DVD-плеером и навигатором, климат-контроль и так далее.

Помимо богатого оснащения, Fortuner щеголяет просторным и комфортным интерьером, скомпонованным по схеме: 2+3+2. Третий ряд сидений можно сложить, дабы все-таки получить багажный отсек. И, кстати, невзирая на родство с Hilux, внутреннее убранство Fortuner свое собственное. Общие детали интерьера у внедорожника с пикапом только руль и панель приборов.

Новое поколение Fortuner в ближайшие месяцы появится в салонах дилеров Toyota в Таиланде и Австралии. О старте продаж на других рынках пока ничего не известно. Нет ясности и с судьбой первого поколения, которое собирается в Казахстане. Понятно, что рано или поздно завод в Костанайе переориентируется, но не хотелось бы, чтобы этот процесс затягивался: все-таки второй Fortuner, как мы уже отмечали, имеет больше шансов быть оцененным по достоинству. ■



После обновления



После обновления



Помимо богатого оснащения, Fortuner щеголяет просторным и комфортным интерьером.

VILLAGE ANGKOR

элитная недвижимость



Роскошный отдых для Вас и Вашей семьи

Предлагаем вашему вниманию комплекс Village Angkor в п. Кошарица, Болгария. Наши коттеджи и дома подходят для эксплуатации круглый год. В них можно жить не только в период отпусков, но и в остальное время года.



Удивительно привлекательное сочетание моря и гор делает отдых здесь особенно приятным и удивительно комфортным. Типичная болгарская деревня превращается во все более элитное место для отдыха и проживания круглый год.

Деревня Кошарица, где располагается Комплекс Village Angkor, находится на южном склоне Восточных Балкан к западу от Солнечного Берега.

Village Angkor представляет собой комплекс из 16 домов, бассейна с зоной отдыха и отдельной открытой автостоянкой.



Двухэтажные дома имеют тщательно продуманную функциональную планировку, позволяющую проживать комфортно всем членам семьи

VA В каждом доме предусмотрен камин, который позволит быстро согреться в холодное время года.

VA Каждый дом имеет зеленую зону с уютной террасой и отдельный открытый камин (барбекю).

VA Открытый плавательный бассейн для взрослых и детей с зоной отдыха.

VA Удобная Автостоянка для жителей и гостей комплекса.

VA Комплекс расположен в элитном поселке Кошарица, всего в 5 км от Солнечного Берега, одного из главных морских курортов Болгарии.



Дома типа "А"

Дом типа "А" имеет на первом этаже: прихожую, гостиную комнату с камином, кухню—столовую, кладовку, туалетную комнату.

На втором этаже предусмотрено: две спальные комнаты, ванная комната, кладовка и веранда.

Общая площадь дома — 110 кв. м.



Дом типа "Б"

Дом типа "Б" имеет на первом этаже: холл—прихожую, гостиную комнату с камином, кухню—столовую, кладовку, ванную комнату.

На втором этаже предусмотрено: три спальные комнаты, две ванн комнаты, веранда.

Общая площадь дома — 130 кв. м.



RENAULT TALISMAN ОН БУДЕТ ТАКИМ, КАК ТЫ ХОЧЕШЬ

Новый семейный седан Renault Talisman, сочетающий в себе стильный и элегантный дизайн, уютный и просторный салон, инновационное оборудование и современные экономичные двигатели, будет официально представлен концерном на Франкфуртском автомобильном салоне в сентябре. В Европе автомобиль поступит в продажу в конце текущего года.



Производители ожидают, что новый седан не оставит равнодушным даже самого требовательного клиента. Renault Talisman обладает большим 608-литровым багажником и довольно солидными габаритами: 4,85 м в длину, 1,87 м в ширину и 1,46 м в высоту. Такие параметры в полной мере отвечают запросам клиентов сегмента D.

Неповторимость Talisman отражается в интерьере автомобиля, представляющем собой уникальное сочетание комфорта и инноваций, высокого качества отделочных материалов и современного оборудования. В стандартный пакет мультимедийной системы R-Link 2 входит система распознавания речи для управления навигацией, телефоном, приложениями и радио, что не только привносит удобства, но и поддерживает безопасное вождение.

Renault Talisman предоставляет на выбор четыре вида внутренней отделки и комплектаций: Life, Zen, Business, Estate и эксклюзивную комплектацию Initiale Paris.



В новом Renault Talisman, так же как и в новом Espace, есть система Renault Multi-Sense, координирующая в дороге работу 4Control, электронной системы управления амортизаторами, руля, двигателя, трансмиссии EDC, световых приборов и

даже контролирующая звук двигателя.

С помощью Renault Multi-Sense водитель может выбрать один из четырех запрограммированных режимов: Eco, Comfort, Neutral и Sport в дополнение к полностью настраиваемому режиму Perso, позволяющему



www.pitstop.kz



18-я Международная выставка Автомобилей и Аксессуаров

- автомобили
- автозапчасти
- спецтехника
- автосервис
- тюнинг
- автозвук
- автохимия
- гаражное оборудование



АВТОЗАПЧАСТИ 2015

22-25 Октября 2015

Казахстан, Алматы, КЦДС «Атакент»

Официальная поддержка:



Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан



Акимат города Алматы

Организатор:



ОЮЛ "Ассоциация Казахстанского автобизнеса"



МВК "Атакент-Экспо"
 Республика Казахстан
 050057 г. Алматы, ул. Тимирязева, 42
 Тел.: +7 (727) 275 09 11, 275 13 57, 274 79 26
 Факс: +7 (727) 275 08 38
 e-mail: atakentexpo.kz@mail.ru, zhanat@atakentexpo.kz



персонализировать все системы в салоне автомобиля. Так можно выбрать цветовое оформление салона (зеленый, синий, белый, красный, пурпурный), настроить графику отображения информации на мультимедийных приборах, выбрать звук двигателя, отладить интенсивность и частоту работы массажных сидений, установить параметры климат-контроля.

Салон по многим показателям занимает лидирующие позиции в своем классе. Расстояние от подушки сидения до потолка равно соответственно 902 мм и 855 мм спереди и сзади, расстояние на уровне коленей сзади – 262 мм.

Renault Talisman комплектуется современными экономичными двигателями, соответствующими стандарту Euro 6: двумя бензиновыми – Energy TCE 150 и Energy TCE 200 – в паре с семиступенчатой роботизированной коробкой передач и тремя дизельными – Energy dCi 110 и Energy dCi 130 – в связке с механической или роботизированной трансмиссиями, а также двигателем Energy dCi 160 с технологией двойного турбонаддува Twin Turbo в паре с роботизированной коробкой передач. Renault Talisman построен на платформе CMF (Common Module Family) альянса Renault-Nissan и является результатом четырех лет совместной работы. Новый автомобиль будет производиться на заводе в Дуэ (Франция). ■



ПОДВЕСКА «МАКФЕРСОН»



Эрл Стил Макферсон



Photo Opel©2015

Американский инженер Эрл Стил Макферсон в том направлении своей деятельности, что он посвятил General Motors, был одним из лидеров проекта Cadet — недорогого автомобиля, который планировали поставить на конвейер вскоре после окончания Второй мировой. Для «Кадета» Макферсон придумал новую независимую подвеску, компактную и дешевую в массовом производстве. Послевоенный бум на традиционную продукцию автоиндустрии в США привел к замораживанию проекта. Макферсон остался не у дел, но вскоре получил предложение от компании Ford, где сумел реализовать часть своих идей. Так подвеска Макферсона была установлена на Ford Vedette для французского рынка (1948) и Ford Zephyr для британского (1950).

В наши дни схема Макферсона является доминирующей в конструкции передней подвески автомобилей. Сам Эрл Макферсон предполагал ставить свою подвеску на всех колесах «Кадета», а знаменитый британский конструктор Колин Чепмен в 57-м применил ее, с минимальными модификациями, на задних колесах своего Lotus Elite, из-за чего в специальной литературе на английском часто говорят о подвеске Чепмена, когда речь идет о задних колесах.

Стержневым, как в переносном, так и в самом прямом смысле, элементом подвески Макферсона является направляющая стойка (она же —

качающаяся свеча). В классическом варианте стойка Макферсона представляет собой амортизаторную стойку, закрепленный на ее вершине буфер сжатия и охватывающую оба этих элемента пружину. Верхняя часть стойки с помощью резиновой втулки крепится к брызговику крыла, нижняя — соединяется с поворотным кулаком.

В истории были отклонения от этого шаблона. Например, на Mercedes-Benz W124 и «Фордах» платформы Fox (1978-93) пружина и амортизаторная стойка были смонтированы отдельно друг от друга, а на первом поколении

www.a-master.kz

**АВТ
МАСТЕР**

ТВОЙ ЛИЧНЫЙ НАВИГАТОР
В МИРЕ АВТОБИЗНЕСА



Ford Zephyr



Ford Vedette Coupe

Porsche 911 вместо пружины в качестве упругого элемента вообще использовали торсион.

Список основных элементов подвески Макферсона также включает подрамник, поперечный рычаг, поворотный кулак и стабилизатор поперечной устойчивости (нередко играет роль части рычага).

Подрамник является несущим элементом подвески. Для снижения уровня шумов и вибраций он крепится к кузову посредством резинометаллических сайлентблоков. К подрамнику в свою очередь присоединены опоры поперечного рычага, стабилизатор поперечной устойчивости и элементы поворотного механизма.

Каждый поперечный рычаг соединяется с подрамником в двух местах с помощью резиновых втулок. Двойное крепление рычага обеспечивает необходимую жесткость в продольном направлении. Другим концом поперечный рычаг через шаровую опору соединен с поворотным кулаком. Поскольку поперечный рычаг в подвеске Макферсона, по сути, один, он чаще

всего имеет треугольную форму для большей жесткости.

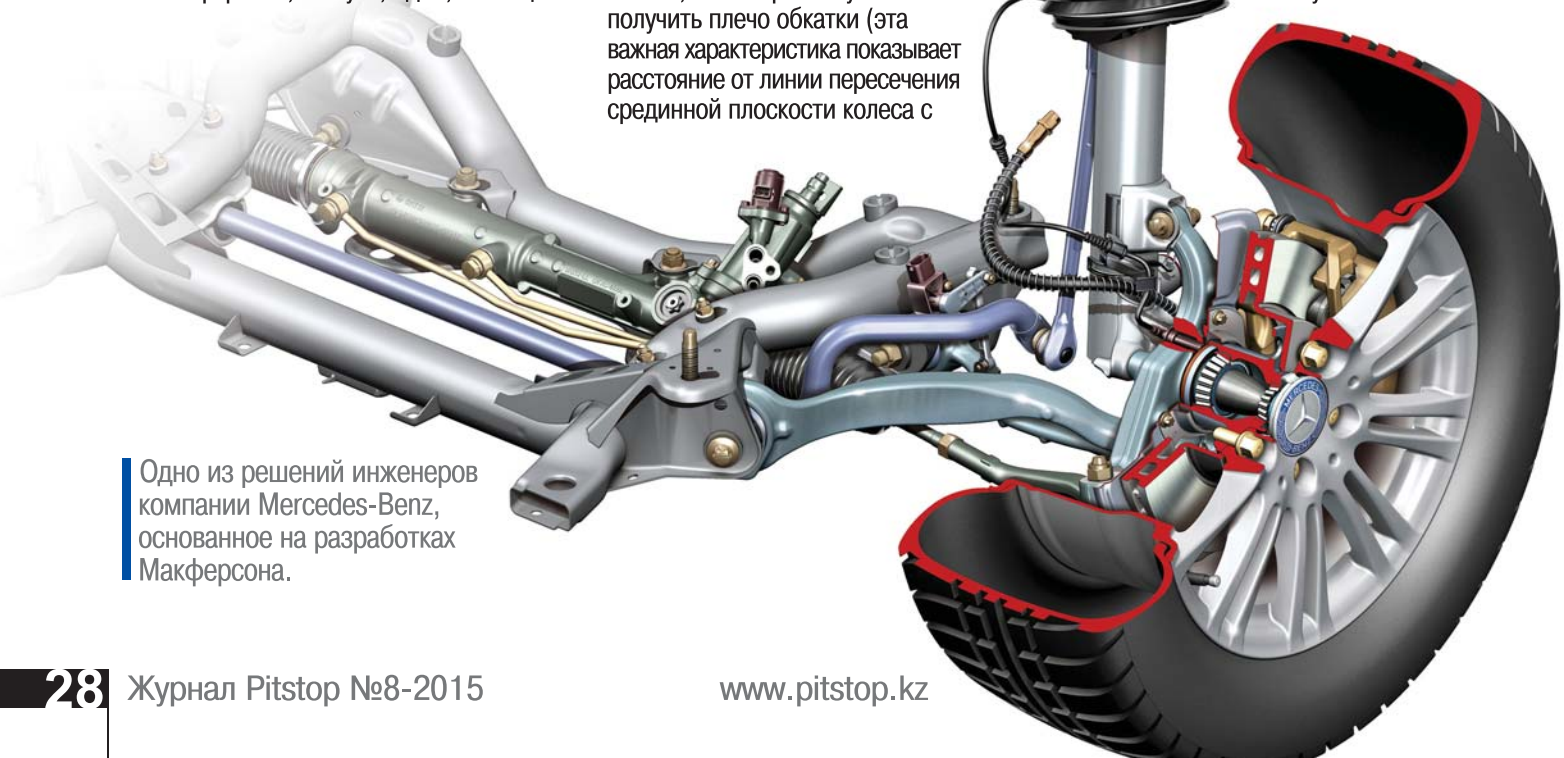
Поворотный кулак обеспечивает поворот колеса через шарнирное соединение с рулевой тягой. В верхней части поворотный кулак закреплен на амортизаторной стойке. В нижней — соединен с поперечным рычагом. Дополнительным рычагом выступает наконечник рулевого механизма, соединенный с поворотным кулаком шаровой опорой.

Такая конструкция имеет ряд преимуществ. Во-первых, простота изготовления, а значит, невысокая стоимость узла. Во-вторых, вертикальная ориентация подвески оставляет много места в подкапотном пространстве. Этот фактор способствовал распространению подвески Макферсона на компактных автомобилях с передним приводом, так как для них стандартом стало поперечное соосное расположение двигателя и коробки передач. В-третьих, у подвески большой ход, препятствующий пробоям. В-четвертых, оперируя наклоном стойки, инженеры могут легче получить плечо обкатки (эта важная характеристика показывает расстояние от линии пересечения срединной плоскости колеса с

поверхностью дороги до точки пересечения оси поворота с той же поверхностью) как отрицательным, так и вовсе нулевым. Еще легче стало добиваться нужных показателей, когда конструкторы группы VW-Audi в начале 70-х придумали ставить шаровой шарнир не у нижней точки стойки, а ближе к колесу. В-пятых, масса неподдресоренных частей при использовании стоек Макферсона относительно мала.

Но и недостатков у подвески на качающихся свечах хватает. В первую очередь, это касается кинематики: при большом ходе подвески угол наклона колеса к вертикальной плоскости будет меняться в значительных пределах. Это означает ухудшение устойчивости и

управляемости автомобиля из-за снижения сцепления его колес с дорожным покрытием. Передача усилий на



Одно из решений инженеров компании Mercedes-Benz, основанное на разработках Макферсона.

сравнительно слабый брызговик крыла при езде по плохим дорогам и при работе подвески «на пробой» приводит к разрушению точек крепления стоек, поэтому подвеска Макферсона пригодна, главным образом, для эксплуатации на хороших дорогах. Высокая нагруженность стоек приводит к поломкам, требующим полной их замены, что является сложной и дорогостоящей операцией. И, наконец, для подвески Макферсона характерна недостаточная компенсация «клевка» при торможении. Особенно это характерно для старых моделей, где плечи стабилизатора поперечной устойчивости выполняли функцию части поперечного рычага подвески.

Таким образом, круг применения подвески Макферсона довольно ограничен типажом транспортных средств. Это, как правило, городские машины с умеренным темпераментом и небольшой грузоподъемностью. На автомобилях, требующих высокой точности управления, оснащенных двигателями с мощностью далеко за 200 л. с., а также предназначенных для движения по неровному покрытию или с тяжелым грузом, должны использоваться иные типы передней подвески.

Впрочем, конструкторы ведущих автомобильных компаний регулярно пробуют различные усовершенствования, призванные смягчить врожденные недостатки свечной подвески. Здесь можно выделить два подхода.

Первый (например, стойки Ford Revo Knuckle или GM Hi Per Strut) состоит в



Photo Lexus ©2015

том, что единые прежде поворотный кулак и амортизаторную стойку разделяют дополнительными шарнирами. Это уменьшает величину плеча обкатки, а значит, позволяет сократить паразитный момент, вызывающий самопроизвольное силовое подруливание, нарушающее точность управления автомобилем. Кроме того, верхняя точка крепления стойки больше не нуждается в опорном подшипнике, ведь сама стойка теперь не поворачивается, а лишь качается в

поперечном направлении. Второй подход заключается в добавлении короткого поперечного рычага в верхней части подвески, фактически превращая ее в гибрид классического Макферсона с «двухрычажкой». В обоих случаях кинематика улучшается, но растут вес и стоимость подвески. Однако сам факт, что над совершенствованием схемы Макферсона продолжают работать, говорит о том, что подвеску на направляющих стойках рано списывать со счетов. ■

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



**ВНИМАНИЕ!
СКОРО НА
ДОРОГАХ
СТРАНЫ!**

Текст: Илья Фарбер
Фотоматериал из архива Pitstop

АВТОДРОМ



Photo: AutoReporter©2015

В ШКОЛУ ИДЕМ ПО ПРАВИЛАМ!

В преддверии начала учебного года пора вспомнить о правилах безопасного поведения детей на дороге. Необходимо выбрать время и побеседовать на эту тему со школьником, с вашим сыном или дочерью. Но прежде давайте обозначим некоторые важные моменты, которые могут пригодиться в этом разговоре.

Немаловажный педагогический принцип справедливо гласит: «Не столь важно, чему вы учите ребенка, важнее пример, который вы ему подаете». Без соблюдения этого очевидного правила любые наставления и сентенции будут бесполезны. Поэтому обратите внимание на то, как вы лично ведете себя на дороге, пересекая проезжую часть пешком или участвуя в дорожном движении за рулем автомобиля.

Следует знать, что ребенок шести лет физиологически имеет ограниченный угол зрения, позволяющий ему видеть лишь часть того, что видят взрослые. В частности, у шестилетки недостаточно

развито боковое зрение, поэтому обращайтесь особое внимание ребенка на то, что, переходя проезжую часть, нужно посмотреть сначала налево, затем направо. Кроме того, малышам трудно определить скорость движения транспорта, сложно правильно распределить внимание, отличая значимое от несущественного. Именно поэтому школьники нередко бросаются спасать из-под колес мяч, не задумываясь об угрозе собственной жизни.

Семилетний ребенок уже уверенно отличает левую сторону дороги от правой, а восьмилетка четко различает направление, откуда доносится шум, улавливает связь между величиной предмета и дистанцией до

него. Хотя и в этом возрасте ребенок еще не всегда может распознать опасные ситуации на дороге.

Родители должны четко донести до школьника следующие правила: осторожно выходи из дома, так как даже у подъезда можно встретить движение транспорта; шагая по тротуару, держись правой стороны и наблюдай за движением машин вокруг; старайся переходить проезжую часть по пешеходному переходу; готовясь перейти дорогу, остановись, сначала посмотри налево, если оттуда движется автомобиль, пропусти его; дойдя до середины дороги, посмотри направо, если нет

движущегося оттуда транспорта, можно идти дальше.

Один раз озвучив эти нехитрые, но непреложные правила, вы обязаны закрепить их на практике. Отправляясь с ребенком куда-либо, каждый раз проговаривайте их, пересекая проезжую часть. Очевидно, что вы несколько раз должны пройти вместе с ребенком в школу и обратно, причем разными маршрутами, попутно вслух обозначая наиболее опасные участки пути и выбирая безопасные. Свои решения ребенку нужно комментировать как можно подробнее, чтобы наиболее полно донести логику и алгоритм действий. При этом стоит обращать особое

внимание на транспортное средство, готовящееся повернуть или сдающее назад, на указатели поворота, на то, как автомобиль тормозит и сколько он движется по инерции.

Заострите внимание школьника на том, что проезжую часть нужно переходить только на перекрестке или по пешеходному переходу, что делать это можно исключительно по зеленому сигналу светофора. Если у ребенка нет уверенности в правильности собственных действий, лучше обратиться за помощью ко взрослым, они помогут перейти опасный участок. Вы должны категорически запретить малышу выскакивать на дорогу из-за машин или иных препятствий. Настаивайте на том, чтобы ребенок не предпринимал резких необдуманных поступков, чтобы уметь действовать осторожно.

Напомните вашему чаду, что, ожидая общественный транспорт, следует стоять только на остановочной площадке, подходить к транспортному средству можно лишь после его полной остановки. Нельзя обходить автобус ни спереди, ни сзади – он должен отъехать. Это важно! Факты упрямо указывают: на остановках дети попадают под колеса в три раза чаще,

нежели на перекрестках!

Спешить, выпрыгивать и запрыгивать в транспорт на ходу категорически нельзя! Торопясь к автобусу, ребенок перестает контролировать ситуацию вокруг и может попасть в беду.

Ни в коем случае не стоит перебегать дорогу, даже перед отдаленной автомашиной, ведь за ней может быть скрыт еще один автомобиль, движущийся с большей скоростью. То же самое касается стоящего у обочины транспортного средства – оно может скрывать опасность.

Непреложно должен исполняться на дороге закон «Ни шагу назад!». Если возникла неожиданная ситуация, категорически нельзя метаться, бросаться вперед или назад. Лучше неподвижно замереть на месте. Так всем участникам дорожного движения будет проще принимать правильные решения и реагировать должным образом.

Давайте будем помнить, что забота о безопасности ребенка на дороге – ответственная миссия родителей, направленная на сохранение жизни и здоровья малыша, на воспитание гражданина, несущего в будущее культуру дорожного движения, понимающего и соблюдающего его правила.



КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

9-11 октября 2015

AIAS Astana
International
Auto Salon

Астана, Казахстан

www.aias.kz



Expo Group
www.expogroup.kz

Организатор: ТОО "МВК" ExpoGroup"
Алматы тел./факс: +7 (727) 391-11-42,
327-24-65, 327-24-66
Астана: тел./факс: +7 (7172) 27-84-98
aias@expogroup.kz, office@expogroup.kz

Renault Sandero Stepway: ЖЕЛАЕМОЕ ЗА ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЕ



В одном из предыдущих номеров журнала Pitstop мы рассказывали об обновленном Renault Sandero, который в течение месяца «проживал» в нашей редакции. Не так давно к нам на тест попала его «внедорожная» модификация, получившая имя собственное Stepway.



Визуально машина кажется более высокой, и это не только заслуга реллингов, расположенных на крыше. Дорожный просвет машины при полной загрузке составляет 195 мм.

Первое поколение этой модели, рассчитанное на рынки стран СНГ, создавалось совместными усилиями французских и российских инженеров и было ориентировано на требовательного и ленивого, если речь пойдет о регулярном обслуживании, водителя, уже выросшего из «штанов» вазовской классики, но с размером кошелька, пока еще не дотягивающим до покупки всяких «Тойот» и «Ниссанов». Судя по многочисленным отзывам в сети Интернет, Sandero, как и его «внедорожная» модификация Stepway, стал тем автомобилем, который полюбили покупатели, повышающие класс, и возненавидели понижающие. Первые откровенно радовались тому, что машина может обходиться пару лет без капитального ремонта подвески и поломок в двигателе, при этом исключается необходимость постоянно крутить какие-либо гайки или менять предохранители. Другие водители, сменившие японский и немецкий раритет на новый франко-русский автомобиль, ругали все: маломощный двигатель, грубый пластик салонной отделки, слабую антикоррозийную защиту, дешевую ткань обивки кресел и нелогичное расположение кнопок клаксона и клавиш заднего стеклоподъемника.

В какой-то мере разработчики учли пожелания клиентов, и при обновлении в 2014 году модель значительно похорошела. Автомобиль все так же базируется на общей с Renault Logan платформе B0 и выпускается на российских заводах альянса Renault-Nissan.

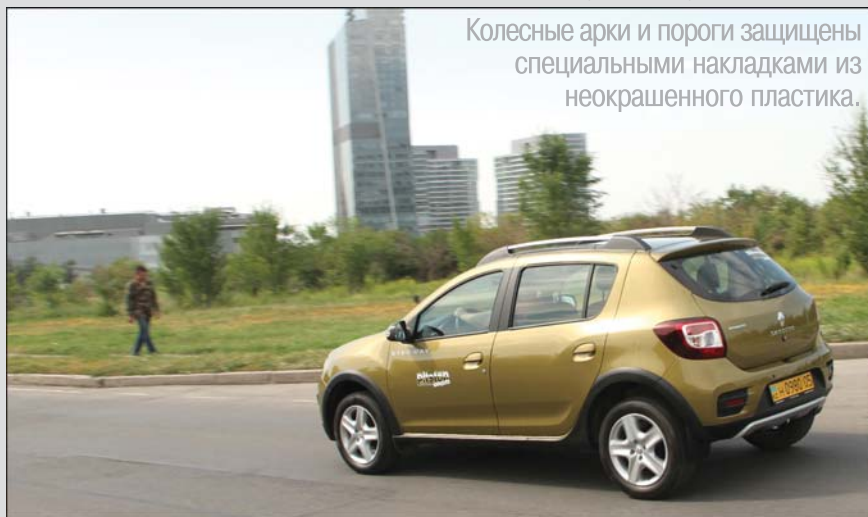
С обновлением изменился дизайн кузова и переднего бампера, в нижней части которого теперь появилась окрашенная под алюминий вставка. Появились и новые варианты окраски кузова. Стала выглядеть иначе решетка радиатора. В салоне изменений больше. Центральная панель получила более современный вид без лишних контрастирующих и утомляющих зрение вставок. Приборный щиток читается легко и выглядит, благодаря хромированной окантовке «колодцев», стильно. Фактурный пластик приборной панели приобрел более солидный вид. Впрочем, места его стыков и края выемки обдува (по бокам центральной панели) можно было выполнить и более аккуратно.

В нашей тестовой комплектации автомобиль оснащался 1,6-литровым

бензиновым двигателем и пятиступенчатой «механикой». Привод только передний.

Автомобиль впечатлил своей динамикой. И разогнаться, и управлять машиной в черте города приятно. Но при включении кондиционера динамика ощутимо падает, и к этой перемене придется привыкать. В остальном 102-сильного двигателя вполне достаточно для комфортной езды и уверенного маневрирования в городском потоке.

Так совпало, что наши тесты пришлось на самый пик знойного лета, и, дабы не задыхаться в городском пробкостоянии, мы решили отправиться к побережью озера Балхаш, совместив приятный отдых с тест-драйвом. Путь предстояло проехать нелегкий. Во-первых, это 400 км по раскаленному асфальту, а во-вторых,



Колесные арки и пороги защищены специальными накладками из неокрашенного пластика.



Sandero Stepway
микрокроссовером
назвать нельзя. Он
разве что немного
похож на него
внешне.



Несмотря на внешние
компактные габариты,
внутри автомобиль
очень даже вместителен.

Неужели разработчики не могли
придумать под домкрат какую-нибудь
полость или спрятать его под поликом,
там же, где расположена «запаска»?

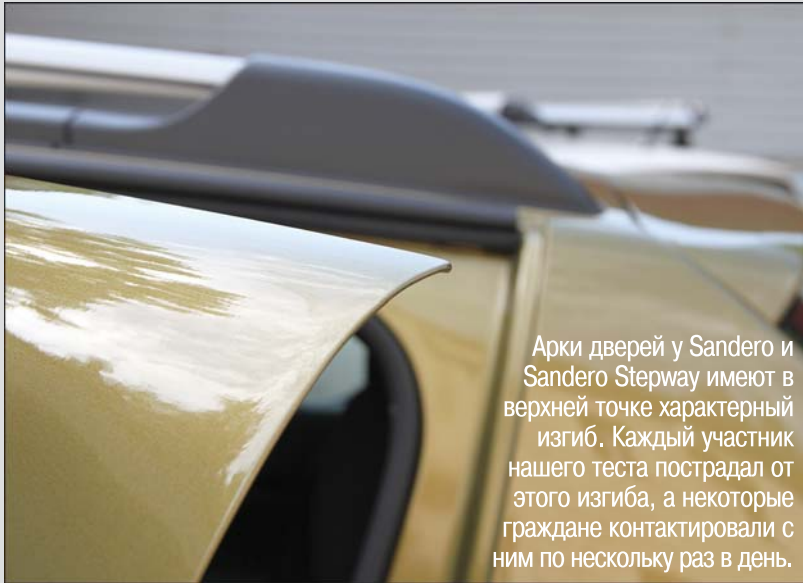


только небольшую часть нашего маршрута можно было назвать дорогой: на первой трети пути по трассе Алматы – Астана дорога в общепринятом понимании закончилась, а начались буераки, гребенка и многочисленные наплывы, которые оставляют фуры после оттормаживания на прогревом асфальте. Высота волны при этом (или гребня, если хотите) местами доходила до 15 – 20 см. Разогнаться в таких условиях удавалось лишь до 30 – 40 км/ч, поскольку риск оставить части подвески на одном из асфальтовых наплывов был вполне реален. Да и сгоревшие остовы автомобилей и всевозможные кузовные запчасти на обочинах как-то настораживали.

Мы ехали долго, но аккуратно. Надо отдать должное нашему тестовому автомобилю – по-настоящему экстремальную трассу проехали без потерь. Высокий дорожный просвет (195 мм) позволил большую часть неровностей пропускать между колес без ущерба для картера и рычагов подвески, а при съезде на просеку уверенно ехать по колею.

Оценив степень усталости водителя после 6-часового переезда, можно смело говорить о хорошей эргономике рабочего пространства салона и удобных креслах. Но это лишь при росте 180 см и меньше. Более рослым пассажирам придется настраивать спинку кресла практически

Renault Sandero Stepway



Арки дверей у Sandero и Sandero Stepway имеют в верхней точке характерный изгиб. Каждый участник нашего теста пострадал от этого изгиба, а некоторые граждане контактировали с ним по несколько раз в день.

вертикально или же тянуться руками к регулируемому только по высоте рулю.

Сзади сидеть не так удобно как спереди, и, вопреки желанию маркетологов компании позиционировать салон как пятиместный, с комфортом в нем поместятся только четыре взрослых пассажира и один ребенок. К недостаткам салона любители ночевки в автомобиле отнесут и спинки заднего ряда кресел, которые не складываются вровень с полом багажного отсека.

Порадовал своей вместительностью сам багажник. По паспортным данным, его объем составляет 320 л и увеличивается за счет сложенных спинок пассажирского ряда кресел до весомых 1200 л. Если снять полочку багажника, то при желании и в 320 л можно уместить все необходимое для пикника с ночевкой. Только вот не понятно, зачем в багажнике таким нелепым образом крепится домкрат. Прикрепленный на штатном месте, он занимает кучу пространства, и при компактной укладке багажа его приходится снимать с крепления.

Возвращаясь к теме подвески, стоит отметить, что даже при полностью загруженном салоне просвет автомобиля практически не уменьшился. Подвеска у машины жесткая, и это хорошо для города. На ровной асфальтовой дороге автомобиль управляется отлично, и, благодаря адаптивному усилителю, руль на трассе наполняется приятной тяжестью. А вот при езде по проселочной дороге жесткая подвеска сказывается негативно на салонном комфорте. При этом в поворотах автомобиль начинает сползать, а на гребенке все время приходится ловить

его траекторию. Это субъективные ощущения.

Что бы мы добавили

Для пытливого ума и золотых рук в машине найдется, чем поразвлечься. Мы бы посоветовали владельцу, обладающему такими качествами, начать с установки ветровиков в дверные арки и с протяжки (проклейки) пластикового обвеса, который в местах соединения с кузовом все время норовит соскочить с креплений. Было бы уместно провести более серьезную антикоррозионную и антигравийную обработку днища автомобиля, если приобретает его для себя и надолго. Но если и после этого у владельца не утихнет страсть к совершенству, можно провести полную шумоизоляцию кузова. С ней вибраций, передаваемых жесткой подвеской от грубого асфальта, станет на порядок меньше, да и при наборе скорости в салоне можно будет переговариваться спокойным голосом.

...

Как бы ни стремились сотрудники автосалонов продавать Sandero Stepway как некий микрокроссовер, это типично городской автомобиль. Пластиковый обвес и увеличенный дорожный просвет лишь делают его эксплуатацию на наших городских дорогах, далеких от идеала, более комфортной и менее затратной. Но в те места, которые принято называть «бездорожьем», лучше отправляться на полном приводе и с более мощным мотором. Главным же аргументом Stepway в конкурентной борьбе с продукцией корейского и японского автопрома мы считаем его честную стоимость. Сможет ли Renault сохранить ее привлекательность на фоне лихорадки российской и казахстанской валюты, покажет время.

Сделано в ИТАЛИИ

АВТОМОБИЛЬНАЯ
КОСМЕТИКА

MA * FRA
косметика для вашего авто

PR

MA-FRA Pulimax:



Светлый салон может быть чистым!

Вы когда-нибудь задумывались, что для нас, автомобилистов, является залогом хорошего настроения, когда мы находимся за рулем автомобиля? Пожалуй, большинство ответит: комфорт и исправность машины. Да, с этим не поспоришь. Но если с технической частью все предельно ясно, то салонный комфорт для всех складывается из разных составляющих. Кому-то нравится создавать уют при помощи различных «фенечек» и гаджетов, а кто-то предпочитает не загружать салон и в этом находит свою прелесть. Однако и те и другие сойдутся в одном: неприменная чистота салона является залогом здоровья и гарантией хорошего настроения.

В наш век ускоренных ритмов постоянно ощущается нехватка времени. Мы не успеваем как следует отдохнуть и выспаться, а уж до генеральной уборки салона автомашины руки не доходят по несколько недель и даже месяцев. Стихийная чистка, конечно же, не проходит бесследно, и ее результат — засиженные кресла, затертые панели и засаленный руль. Исправить положение может дорогостоящая процедура химчистки. Впрочем, есть и менее затратное решение — салфетка из микрофибры плюс универсальное моющее средство для очистки MA-FRA Pulimax.

Средство для очистки пластиковых и пористых поверхностей Pulimax разработано с учетом возможностей применения как в автомобиле, так и в быту. Его отличительной особенностью является способность проникать глубоко в поры поверхности и удалять даже самую застарелую и въевшуюся грязь за один проход, не оставляя при этом разводов и пятен, даже на поверхностях, имеющих светлый окрас. Это касается и сложных химических материалов с рельефным рисунком и натуральных пористых материалов.

Pulimax создан на водной основе, и после его применения поверхность не требует дополнительной обработки, что значительно экономит ваше время. Кроме того, в его состав входит пакет ароматических добавок, обеспечивающих обработанной поверхности приятный запах, особенно это придется кстати при чистке салона курящего водителя.

Еще одним весомым аргументом в пользу выбора мощного средства MA-FRA Pulimax как для автолюбителей, так и для профессиональных автомойщиков будет простота его применения. Для достижения наилучшего результата средство требуется нанести на очищаемую поверхность и выдержать несколько минут, после чего просто протереть поверхность чистой тряпкой или салфеткой. Кстати, для профессионального применения MA-FRA выпускает Pulimax в концентрированном виде.

Как и в случае с любой другой продукцией итальянского концерна MA-FRA, выбирая Pulimax, вы можете быть абсолютно уверены в том, что получите превосходящий ваши ожидания результат!



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

ГРУППА КОМПАНИЙ
DAV

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



ПЛАМЕННЫЙ ДРИФТ С ПОЛЕ

Третий этап шоу-чемпионата D.Visions Kazakhstan в начале августа снова собрал под своими знаменами сильнейших дрифтеров. На Mobilex арене, раскаленной добела жарким солнцем, любители ездить боком дымили и визжали шинами, горели и улетали с трассы на своих расписных корчах.

С ПОЛЕ

Этот этап чемпионата на радость публике, без всяких сомнений, вышел наиболее зрелищным. Для участия в нем зарегистрировалось около 30 спортсменов из Алматы и Астаны, но на трассу вышли лишь 25 из них.

В день квалификационных заездов, накануне гонок, загорелась машина алматинца Андрея Иванова, благо — механики сумели быстро погасить пламя, и после небольшого ремонта Nissan 200 SX смог вернуться в строй и продолжить участие в соревнованиях.

Собравшиеся на холме зрители тепло приветствовали спортсменов, которые в свою очередь отвалили болельщикам щедрую порцию дыма из-под колес корчей, затем совершили парадный круг по трассе и отправились в техническую зону, где занялись окончательной доводкой автомобилей перед стартами.

Тем временем внимание трибун захватили BMX-райдеры, то неудержимо крутящиеся вокруг собственной оси, то взмывающие на велосипедах в небо. Следом за ними энергичным речитативом зрителей «прокачала» популярная модная группа Da Gudda Jazz — главный музыкальный гость дня. И вот, наконец, дрифтеры прогрели

резину, проехав каждый по одному кругу, и не на шутку взялись за дело.

Открыли соревнования пилоты класса Challenger. На одном из крутых виражей BMW E36 Евгения Дальчанина вылетел с трассы и задом въехал в тент, из-под которого стремительно брызнули в стороны представители прессы и marshals гонки. Сумкам, штативам и объективам повезло меньше: они убежать не успели... Другие дрифтеры, видимо, учли ошибку Евгения, и вылетать с трассы стали исключительно на безлюдную обочину, поднимая тучи пыли и волня многочисленную публику. Первой в серии заездов класса Pro ушла в кювет машина спортсмена из Астаны Олега Бугреева. Его Nissan Skyline R34 почти уперся носом в забор, ограждающий арену, но был быстро эвакуирован, и соревнования продолжились. Затем сошел с дистанции Nissan 200SX алматинца Вадима Лукьяненко. А завершил череду вылетов Тимур Ципурия на BMW E 30, который по техническим причинам не смог продолжить соперничество.

Мероприятие украсили стройные девушки манящей внешности. Они не только начисто отмыли шикарный красный автомобиль, но и окатили

шармом и водой пару-тройку горячих парней из числа зрителей.

Успехом у болельщиков пользовалось «дрифт-такси», на крутых виражах вытряхнувшее душу у нескольких отчаянных любителей риска. Нельзя сказать, что выходили из машин они так же уверенно, как садились.

В свете всего происходящего довольно убедительно прозвучали слова московского судьи соревнований, чемпиона RDS 2010, участника международных турниров в Японии и Малайзии, призера и победителя этапов RDS 2013 года, пилота российской дрифт-команды Toyo Tires Gorilla Energy Евгения Сатюкова:

— Мы отлично провели время на третьем этапе кубка Казахстана по дрифту! Отлично отдохнули, пожарились на солнце при +36 градусах и отсудили отличный дрифт! Он действительно в Казахстане есть, в том числе и парный! Дрифт растет! Спасибо за приглашение! Все красавчики!

Отчего-то Евгений не назвал соревнования III этапом Казахстанско-русского чемпионата по дрифту, как они позиционировались ранее. В любом случае итоги этапа таковы: в классе PRO первое место занял Александр Бочкарев



РИФТ СТАМИ

на Nissan 200 SX, второе – Антон Авдеев на Toyota Sprinter Trueno, третьим стал Дмитрий Залесский, пилотирующий Nissan Silvia S14. Все трое – алматинцы.

В классе Challenger лидировал Виталий Ядришников из Алматы, управлявший Toyota Mark II. На втором месте оказался алматинец Владимир Сиротин, выступавший на Toyota Altezza. Третий результат показал Александр Коночкин из Астаны на BMW 3-Series E 36.

По итогам трех этапов в классе Challenger лидером стал Виталий Ядришников, набрав 44 балла. На второе место поднялся Александр Герасименко с 42 баллами. На третье – Андрей Леонов, набравший 36 баллов. Все спортсмены из Алматы.

В классе Pro по результатам трех этапов первым был назван Александр Бочкарев, набравший 634 балла, вторым – Дмитрий Залесский, добившийся результата в 467 баллов, а замыкал тройку лучших Антон Шарымов с 420 баллами.

К сказанному остается добавить, что зрителей и болельщиков ждет еще IV этап D.Visions Kazakhstan, а также суперфинал этих захватывающих экстремальных состязаний. ■



МУЖСКИЕ ИГРЫ НА СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ

В живописной зоне Капчагайского водохранилища 8 и 9 августа 2015 года состоялись соревнования BRP Sprint 2015 в рамках уже традиционной ежегодной серии экстремальных соревнований Карась-Party. В битве сошлись более двадцати квадроциклистов и полтора десятка полноприводников.



Сотни зрителей собрались там, где встретились вода и песчаные дюны, чтобы увидеть и услышать, как будет вгрызаться в ландшафт зыбучих песков мощь квадроциклов и джипов, как мужество, выносливость и сила участников гонок смогут противостоять вызовам природы.

Первыми на жаркую спринтерскую трассу выехали юниоры, сразившиеся

в кольцевой парной гонке 4x4. Самому младшему гонщику исполнилось 6 лет, самому старшему – 12. Мальчишки упорно сохраняли стремление «быть первым», несмотря на палящее солнце и сильный ветер с песком. Однако бросалось в глаза, как трудно им было ориентироваться в поворотах. Не раз маршалам гонки приходилось останавливать состязание, чтобы

вернуть на маршрут того или иного участника. Волновались мамы, беспокоились папы, переживали сами гонщики, растерянно глядя по сторонам через визоры мощных гермошлемов...

В результате упорной борьбы в группе до 10 лет лидером стал Артем Присяжной. В группе старше 10 лет победил Дмитрий Красюков.

По окончании юниорских заездов директор алматинского клуба «SILK



ROAD RALLY», директор проекта Карась-Party Сергей Красюков ответил на ряд заинтересовавших нас вопросов.

– Почему в спринте выбран формат парной гонки?

– Прежде всего потому, что это безопасно, так как два участника стартуют одновременно, но двигаются в разных направлениях. Исключена контактная борьба. Если вы обратили внимание, на трассе для детей нет ни одного серьезного бугорка – мы же должны беречь наших будущих чемпионов! Кстати, детские соревнования мы проводим уже три года.

– Число участников Карась-Party растет?

– Да, если в прошлом году соревновалось десять взрослых квадроциклов, то в этом – уже в два раза больше. Есть спортсмены из Бишкека, из Талдыкоргана. Можно говорить уже и о международном формате этих соревнований!

– Какова протяженность трассы?

– Для детей – 500 метров, для взрослых – 2,5 километра. Но стоит учесть, что для каждой дисциплины трасса немного видоизменяется:

добавляются спецучастки, так называемые «шпильки», скоростные песчаные подъемы, водные преграды.

– Как будет далее развиваться проект экстремальных гонок?

– К нему проявило живой интерес сообщество гидроциклов, так что, думаю, скоро мы организуем гонки на воде.

Пока мы вели беседу, в замес песка

включилось старшее поколение. Тут уж все пошло не по-детски. Мужчины, закованные в латы и увенчанные шлемами, были готовы преодолеть любые препятствия на пути к победе в

трех дисциплинах: спринт, кросс и спринт-рейсинг. К спору неуступчивых характеров подключилась техника 4x2 и 4x4.

В спринте на специально



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА



Реклама



**Спецодежда
и защитная
обувь**





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

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



После гонок зрители смогли протестировать новый шестиколесный квадроцикл Can-Am Outlander XT 1000 6x6.



подготовленной трассе по формуле 4x2 победил Олег Вилиахунов, пилотирующий YAMAHA Raptor. В категории 4x4 первым стал Санжар Бейшенов на YAMAHA Grizzly.

В кроссе победили Максим Присяжной (КТМ, 4x2) и Санжар Бейшенов (YAMAHA Grizzly, 4x4).

В спринт-рейсинге (параллельном спринте со спецучастками – подъемом на бархан и въездом в воду) участвовала только заднеприводная техника, правда, без ограничений по объему двигателя. На первое место здесь снова поднялся Максим Присяжной, выступавший на КТМ.

После гонок спортсмены, зрители и болельщики смогли протестировать новый шестиколесный квадроцикл Can-Am Outlander XT 1000 6x6. Эта машина приводится в движение четырехтактным двухцилиндровым двигателем объемом 976 куб. см. Вес ее – чуть более полтонны, мощность – 82 л. с. Собирается квадроцикл на заводе в Финляндии и часто используется в Европе на тяжелых работах, помогая лесникам, охотникам и лесорубам. Всех, кто сел за руль этого необычного внедорожника на Карась-Party, машина порадовала своим резвым взрывным темпераментом, удивительной работоспособностью, удобством и безупречной проходимостью.

Помимо стойкой техники, железных характеров, колючего ветра с песком и капчагайских волн, мероприятие, как обычно, было богато на шутки, музыку, любовь, дыни и арбузы. ■



ДИЗАЙН

Разработка логотипов, фирменного стиля, упаковки. Наружная реклама. Любая полиграфия, от визитки до книги. Даем консультации.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

Печать на цветной пленке, оракале, виниле фотобумаге, оконной сетке, баннере.

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод. Разработка концепции, слоганов. Реклама в печатной прессе.

(офсетная печать)

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и прочее.

Офсетная печать выполняется на Японском и Германском оборудовании. Широкий выбор материалов.



ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



Печать выполняется на японском оборудовании, японскими, турецкими и китайскими расходными материалами.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

Вышивка на крае, бейсболках, футболках. Эксклюзивная вышивка. Изготовление шевронов. Пошив спец. одежды.



Вышивка производится на Швейцарском оборудовании фирмы Bernina, расходными материалами п-ва Китай и Ю. Корея.

ЗАШИВАЕШСЯ НА РАБОТЕ?

ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!

ТОО «Нувэль Казахстан»: РК, г. Алматы, ул. Попова 19, оф. 304.
Тел.: +7 7271 296 98 09, тел./факс: +7 7271 260 85 27, e-mail: info@nouvelle.kz

ИТОГАМИ ЭТАПА УДОВЛЕТВОРЕННЫ



На VI этапе Кубка мира по ралли-рейдам FIA (Международная автомобильная федерация), проходившем в Испании, спортсмены Президентского профессионального спортивного клуба «Астана» заняли второе место в категории легковых автомобилей и пятое — в классе грузовиков.

В течение трех дней, с 24 по 26 июля, гонка «Баха «Испания Арагон» испытывала на прочность 78 экипажей из разных стран мира. Казахстанские спортсмены, Денис Березовский и штурман Игнат Фальков, выступили на Nissan Patrol в категории T2 — легковые автомобили с малым отличием от серийных моделей. Бронзовые призеры «Дакар-2012», Артур Ардавичус, штурман Алексей Никижев и механик Якуб Храва, соревновались на автомобиле Tatra.

Протяженность трассы шестого этапа Кубка мира составляла более 650 км. Самым непростым для экипажей стал первый день с наиболее сложным и техничным спецучастком. Артур Ардавичус был настроен решительно: «Мы хотим выжать из машины все, показав, на что мы способны на горных каменистых серпантинах».

Результатами этапа экипажи команды Astana Motorsports остались довольны.

«Соревнование завершилось удачно: у нас «серебро», — прокомментировал итоги Денис Березовский. — К сожалению, не получилось занять первое место, так как в заключительный день гонки мы пробиты колесо. Наверстать одну минуту девятнадцать секунд, разделявшие нас с лидером, не удалось. Тем не менее наши позиции в годовой таблице очков укрепились. Сейчас все конкуренты оказались позади с большим отрывом. Астана, вперед!»

Боевой призыв и лидерский настрой наших спортсменов более чем уместны, ведь им предстоит преодолеть еще четыре этапа Кубка мира по ралли-рейдам, и ближайший из них состоится в середине августа в Венгрии. ■



В цвета национального спортивного бренда победу окрасил экипаж Президентского профессионального спортивного клуба «Астана» в составе пилота Дениса Березовского и штурмана Игната Фалькова. Спортсмены преодолели 706 км венгерской Бахи на автомобиле Nissan Patrol, причем 518,5 км пришлось на скоростные спецучастки.

Примечательно, что чемпионский автомобиль команды Astana Motorsports, генеральным спонсором которой является АО ФНБ «Самрук-Казына», помимо спортивной функции, выполнил еще и промоутерскую задачу, так как был украшен логотипом EXPO-2017.

Денис Березовский так прокомментировал очередной успех команды:

— Непросто для нас проходила гонка в Венгрии. Мешала пыль, подбросы. Больше трети участников сошло с

АВТОСПОРТ В КЛАССЕ

Наша команда стала первой на VII этапе Кубка мира по ралли-рейдам Международной автомобильной федерации (FIA) в категории T2 — легковых автомобилей с малым отличием от серийных моделей.



дистанции. Мы не очень удачно прошли пролог, однако за два последующих дня сумели наверстать упущенное. Уже в первой секции первого дня мы опережали ближайших соперников на шесть с половиной минут и пришли вторыми во второй секции. Гордимся тем, что выиграли седьмой этап, и сделаем все, чтобы повторить этот результат и стать первыми на восьмом этапе Кубка мира в Польше в конце августа!

АВТОТРЕЙД

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



БАМПЕРЫ



КАПОТЫ



КРЫЛЬЯ



ДВЕРИ, КРЫШКИ БАГАЖНИКА



ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ



ШРУСЫ



РАДИАТОРЫ



ЗЕРКАЛА



ОПТИКА



ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ



РЕШЕТКИ



ДИФФУЗОРЫ



РАМКИ КУЗОВА



ПОДКРЫЛКИ, БРЫЗГОВИКИ



РЕМКМПЛЕКТЫ для ГРМ



БАЧКИ ОМЫВАТЕЛЯ



ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТЕЛЯ



АВТОСТЕКЛО



СТОЙКИ, АМОРИЗАТОРЫ

**АВТО
ЗАПЧАСТИ**

www.sklad.autotrade.su
www.autoradiator.kz

Реклама

НОВОСТИ КАЗАХСТАНСКОГО АВТОСПОРТА

Любители внедорожного драйва уже привыкли, что «Овраги» стартуют в феврале, поэтому как у спортсменов, так и у журналистов возник резонный вопрос: «Чем же вызвано волевое решение о переносе на лето?»

— Причин несколько. Во-первых, это изменения технических требований, предъявляемых к автомобилям, и требований к экипировке спортсменов, — пояснил один из организаторов чемпионата, Александр Подпорин. — А еще нам было интересно провести мероприятие летом, в совершенно других условиях.

Не считая смены времени года, формат соревнований остался прежним: участникам все также предстояло преодолеть три спецучастка (СУ).

Первым стал отрезок с дневным GPS-ориентированием — гонка по пересеченной местности, в которой целью каждого экипажа было пройти максимальное количество контрольных точек, расположенных в труднодоступных местах. Базовая протяженность этого СУ составляла около 150 км. Впрочем, фактическое расстояние сильно зависело от навыков штурмана в навигации.

Вторая дистанция включала ночное GPS-ориентирование. Условия были

СТЕРЕОТИПЫ — В ОВРАГ

В этом году организаторы трофи-рейдов «Каскеленские овраги» решительно сломали привычный стереотип об открытии сезона соревнований зимой и устроили состязания в августе. При этом место их проведения осталось традиционным: V этап Чемпионата РК состоялся в Алматинской области.



такие же, как и при прохождении первого СУ, но его протяженность ввиду условий ограниченной видимости была значительно меньше — около 20 км.

Третьим стал кольцевой спецучасток протяженностью около 5 км с бонусными контрольными точками. Это была, бесспорно, самая зрелищная часть

ТЯНУЛИ ЛАПТИ ИЗ ТРЯСИНЫ

Клуб любителей бездорожья «Larty Club» («Лапти клуб») в этом году отметил свое пятилетие. И не были бы они лаптями, если бы не устроили по такому случаю моторизованное «топтанье в грязи», а иными словами, традиционные любительские соревнования на бездорожье.

«Июльский драйв», проходивший в конце месяца на побережье Капчагайского водохранилища, собрал множество неравнодушных к экстремальным внедорожным видам спорта людей и просто любителей активного отдыха.

В клубных гонках приняли участие 40 экипажей: приехали алматинцы, гости из Усть-Каменогорска, Шымкента и Талдыоргана. Соревнования проходили в трех зачетных категориях.

В разряде «Леди 4x4» за штурвалами



внедорожников с размером авторезины до 33 дюймов включительно и объемом двигателя до 4000 куб.см были женщины.

В категории «Туризм» принимали участие только пилоты, не имеющие разряда по автоспорту, на автомобилях с резиной до 32 дюймов включительно и объемом двигателя до 4000 куб.см.

В разряде «Свободный» стартовали машины с размером авторезины от 33

дюймов и выше или же не прошедшие по техническим требованиям иных категорий.

На первый взгляд трасса в виде замкнутого кольца длиной около 2 км казалась относительно простой и сухой. Но в ее рельефе таилось коварство: песок, вода и грязь, сделавшие путь непроходимым. Уже после проезда первых машин зыбучий грунт начал проседать, а вода поднялась, превратив



соревнований, поскольку проходила на компактной территории и полностью в поле видимости зрителей. Задачей каждого экипажа на данном этапе соревнований было прохождение фиксированного количества кругов с лучшим итоговым временем. Увеличить свой временной результат можно было, «взяв» на пути бонусные контрольные точки. Для того чтобы читатель понял всю серьезность условий, скажем: самую сложную бонусную точку можно было

«взять», лишь подвесив свой автомобиль с помощью лебедки на практически отвесном склоне, высота которого достигала 15 метров. Не каждый отважился на штурм, но кто справился — получил целый час бонусного времени!

В соревнованиях приняли участие спортсмены из Астаны, Алматы и

Алматинской области. Из пяти традиционных категорий: «ТР 1», «ТР 2», «ТР 3», «Свободный» и ATV-квадроциклы (с подклассом UTV) — необходимое для зачета количество участников набралось только в категории «ТР 1» — серийные автомобили. В ней выступили шесть экипажей. Всех остальных объединили в класс «Свободный» — тоже шесть машин.

Итоги V этапа Чемпионата РК по трофи-рейдам «Каскеленские овраги» таковы:

в классе «ТР 1» первое место занял экипаж Олега Маслихина и Евгения Левченко на Nissan Patrol;

второе — экипаж Александра Дудкина и Петра Токового на MMC Pajero;

третье — Сергея Старицына и Павла Снегирева на TLC Prado.

В классе «Свободный» лидировал экипаж Вячеслава Ракова и Дмитрия Коняева на Nissan Patrol;

вторыми стали Ихсан Калиламбеков и Руслан Ахмудов на TLC Prado 71;

третьими — экипаж Андрея Гаврасова и Анатолия Пасынкова на Land Rover. ■



трассу в сплошное грязевое месиво, в котором засели практически все экипажи. Избежать этой участи либо выкарабкаться из вязкой трясины удалось буквально единицам, остальных же после завершения гонки пришлось в течение не одного часа буквально выковыривать из грязевых ловушек. В общем, все получилось именно так, как нравится пилотам внедорожников. ■

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

На рубеже июля и августа Чемпионат мира по ралли переместился в Финляндию для проведения 9-го этапа. Основная борьба за победу развернулась между пилотами Volkswagen – Себастьяном Ожье и Яри-Матти Латвалой. На протяжении трех дней напарники обменивались лучшими показателями времени. Правда, поначалу им приходилось делать это в тени Криса Мика. Пилот Citroen очень уверенно начал гонку и в первый же день захватил лидерство. Затем его скорости и скорости DS3 не хватило, чтобы поддержать темп Volkswagen. Но, казалось, третье место было у Мика в кармане. Однако прошедший в субботу дождь сыграл с ним злую шутку. Вылетев с трассы, Citroen получил повреждения, несовместимые с желанием продолжать гонку, и в итоге Крис вовсе остался без очков. Ожье и Латвала тем временем оспаривали лидерство уже без Мика. К их

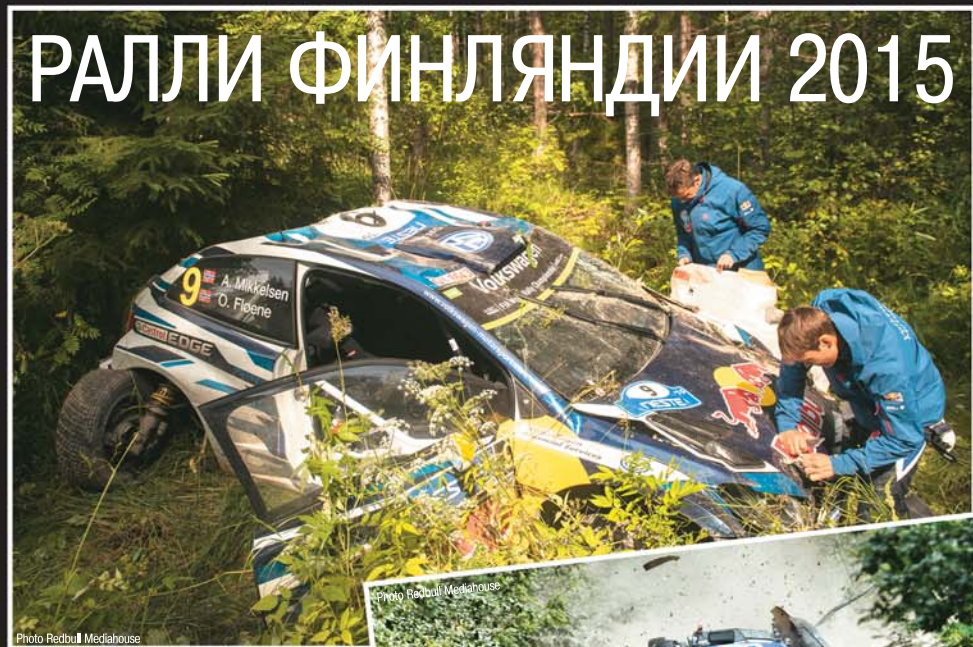


Photo Redbull Mediahouse

дуэту пытался присоединиться третий представитель Volkswagen – Андреас Миккельсон. На протяжении последних гонок он неоднократно уступал Латвале и значительно растерял очковое преимущество. Его вторая позиция в личном



Photo Redbull Mediahouse

FORMULA-1: ГРАН-ПРИ ВЕНГРИИ 2015

В начале сезона руководитель команды Ferrari поставил перед коллективом обязательную цель на сезон: две победы. И в Венгрии Себастьян Феттель эту программу выполнил, одержав вторую победу (после Малайзии) в этом

году. Гонка могла закончиться и дублем Ferrari, но Кими Райкконена подвел рекуператор кинетической энергии. Благодаря этому II и III ступени подиума достались пилотам Red Bull. Для Даниила Квята II место стало лучшим результатом в

карьере, а Риккардо впервые поднялся на подиум в этом году. Но основное внимание в этой гонке привлекали пилоты Mercedes. На них на Хунгароринге свалились все из возможных несчастий.

Сначала был проваленный старт у обоих пилотов. Затем последовали неоднократные ошибки и нарушения, за которые Льюис Хэмилтон получил штраф. И вот когда гонка окончательно



Текст: Егор Белоусов
Фото команд и производителей

АВТОСПОРТ



зачете оказалась под угрозой со стороны Яри-Матти, но, чтобы он смог отыграть 17 очков, Андреас должен был выступить совсем неудачно. И именно это с ним и случилось: попав в аварию на 5-м спецучастке, Миккельсон лишил себя всяких шансов на успех.

Истинно по-чемпионски поступил Ожье. Поняв к концу субботы, что отставание от Латвалы слишком велико, Себастьян сбросил темп и

просто доехал гонку. Третье место после неудач Мика и Миккельсона отошло Остербергу.

В личном зачете Латвала опередил Миккельсона, разместившись на втором месте, позади Ожье.

Героем же гонки можно смело назвать Латвалу, который в абсолютно честной борьбе опередил Ожье. Ему в этом не помешала даже появившаяся на трассе во время 14-го спецучастка медведица с детенышами.



была разрушена для Хэмилтона, Риккардо во время очередной атаки на Росберга проколол Нико колесо. Оба гонщика немецкой команды

оказались далеко от зоны подиума, и это притом, что они занимали весь первый ряд на стартовом поле.

Одним из самых зрелищных моментов гонки стала авария Нико Хюлькенберга. Переднее крыло на болиде Force India

просто отвалилось на стартовой прямой при скорости за 200 км/ч. Залетев под колеса болида, крыло разлетелось на сотни осколков, засыпав всю трассу. К счастью, никто не пострадал.

А пока гонщики Mercedes боролись за попадание в очковую зону, Себастьян Феттель сократил отрыв от лидера чемпионата, Хэмилтона, до 42 очков, и, как мы понимаем, у него нет намерений расставаться с надеждой на титул в этом году.

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары

Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.09.2015 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 10.09.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №7-2015 Audi S1

Победители викторины №7-2015:

ПРИЗЫ

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Абдрашимова Г. (г. Алматы) | Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л |
| 2. Левшенко А. (г. Алматы) | С-во для панели |
| 3. Кашин В. (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

www.pitstop.kz

Внимание победителей викторины Pitstop №7-2015! Призы необходимо получить в редакции до 10.09.2015. В случае неполучения победителем приза в указанный срок, подарок возвращается в призовой фонд викторины.

Ответы на сканворд,
опубликованный в Pitstop №7(94)-2015

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


Остров в Океании	Любимый жанр Малинина							
		Способ печатания		Афинский суд			Ложь с намёком	
Кобо ..., японский писатель		Река в Испании						
Правонарушение		Ретролампа		Казачий унтер-офицер			Груда камней на перевале	
Единица массы	Порода собак		Фильм "... любви"					
			Скорость передачи данных					Остроконечный горный хребет
Рисовая "горилка"	Главный объект хаджа			Персонаж "Отелло"		Подольный камень		
			Рулеточное "зеро"					
..., бутан, пропан	16 вершков					"Хоуда нет" в шахматах		
			Родина Афродиты					
Удушливый газ	Скотный двор			Погрузочная машина				
				Губки зазнобы				

Встречаются два шефа:
— Ты своим зарплату выплачиваешь?
— Нет.
— И я нет. А они все равно на работу ходят?
— Ходят.
— И мои ходят. Может, вход платный сделаем?
Встречаются через неделю:
— Ну что, сумел платным входом их выгнать?
— Нет, они теперь, чтобы сэкономить, в понедельник утром приходят и живут до пятницы.
Во всем мире ремень безопасности пристегивают с мыслью: «Вдруг авария!» И только наши водители пристегиваются с мыслью: «Вдруг гаишники!»

Журналист спрашивает гонщика-победителя:
— Как Вам удалось обойти столь опытных и именитых соперников?
— Да просто тормоза отказали...
Когда я был пионером, мне рассказывали, как хорошо будет жить в будущем. Сейчас мне рассказывают, как хорошо было жить, когда я был пионером.
Кто ищет работу с графиком 2 дня через 5, с заработной платой от 3000 до 5000 долларов, с отпуском 52 дня — звоните, будем искать вместе!
Если тебе позвонили в домофон и спросили: «Ты дома?» — не психуй и спокойно ответь: «Да, а ты где?»

Уходя с работы, я изо всех сил стараюсь не бежать.
— Спать иди, скотина! — раздался из кухни голос матери.
После этих слов сын свернул окно порносайта, муж отправил переписку с любовницей в корзину, дочь выронила палку для селфи в ванной, и только Тузик продолжал мусолить косточку под кухонным столом.
Приходит парень в военкомат и говорит:
— Я хочу служить во флоте.
— А ты хоть плавать-то умеешь?
— А что, у вас кораблей нет?
Если я вам звоню после двух ночи — НЕ БЕРИТЕ ТРУБКУ! Никакой это не я! А если и я, то никакой.

— Дорогой, у меня растет животик, кажется, я беременная.
— Аха, ну да. Я даже знаю, кто отец.
— Кто?
— Комбинат кондитерских изделий.
В зоомагазине:
— Дайте мне, пожалуйста, вон ту черепашку-попрыгунчика.
— Черепашка-попрыгунчик?.. Ой блин, опять забыл выключить подогрев песка в клетке!
Идеальный мужчина — это тот, который выходит из машины и говорит: «Дорогая, ты идеально припарковалась, а этот «Лexus» уже был помятый, и кот уже был дохлый, да и елка тут не нужна была...».

ЮМОР 

Разговор в автобусе в час пик:
— Мужчина! Вы пьяны, ужасно пьяны, омерзительно пьяны!
— А у вас, девушка, ноги кривые, омерзительно кривые! А я завтра трезвый буду!
— Почему вы опоздали на работу?!
— Поздно вышел из дома...
— А раньше нельзя было выйти?
— Уже поздно было раньше выходить...
Родители подарили 4-летнему сыну барабан. И только мудрый сосед через неделю догадался спросить: «А ты знаешь, дружок, что у него внутри?!»

Журнал Pitstop можно приобрести:
В сетях **КазПРЕСС**, **МирПРЕСС**, и киосках «АиФ», «Бурда Алатау Пресс», у частных распространителей.

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

«**PERFECT**» - г. Алматы, пр. Рыскулова 68а
MERCUR AUTO - г. Алматы, ул. Майлина 79
БИПЭК Авто - г. Алматы, ул. Майлина, 240а
Allur Auto - г. Алматы, Суюнбая 159А
BRABUS - г. Алматы, проспект Суюнбая 187/2
NEOCAR - г. Алматы, ул. Тунтубаева, 19
На автомойках и в сервисных центрах
Автомойка Пейш - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
CAR SERVICE ASV - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
Leon-T+ - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
МЕДИНА - г. Алматы, ул. 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, 206в/2
«**Блеск**» - г. Алматы, пр. Сейфуллина, д. 306
«**Таза**» - г. Алматы, ул. Шевченко, 96
DDT - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 476
«**Вирта**» - г. Алматы, пр. Рыскулова, д.66
«**Форсаж**» - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 130
«**Бархан**» - г. Алматы, ул. Досмухамедова, д. 82
PS-AUTO - г. Алматы, ул. Тургут Озала 150
«**Сайран**» - г. Алматы, Толе би, 279д
«**ЖОМАРТ**» - г. Алматы, ул. Жандосова, д. 87
«**АВТО-АЛЬЯНС**» - г. Алматы, пр. Рыскулова, д. 68
«**Inter-Сервис**» - г. Алматы, ул. Сейфуллина, д. 321
«**Автомир**» - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 225
«**Москва**» - г. Алматы, ул. Розыбакиева, 166 б
«**Москва**» - г. Алматы, Коммунальная, 12
Formula-7 - г. Алматы, мкр. Аксай 3а, д. 79А

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



РЕКОМЕНДОВАН
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую
Kajetan
Kajetanowicz*



www.dav.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

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

TITAN

GERMAN MOTOR OIL

**МОТОРНОЕ МАСЛО,
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