

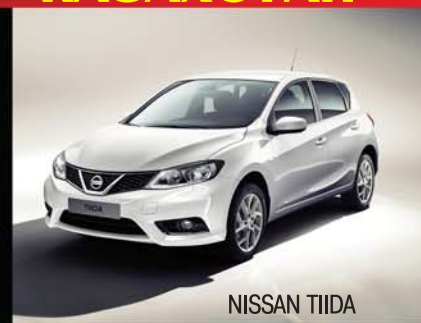
+ СКАНВОРА

pitstop

www.pitstop.kz

4(91) 2015

4



NISSAN TIIDA

RANGE ROVER EVOQUE
ШОУРУМ

ABU DHABI DESERT CHALLENGE
АВТОСПОРТ

МАРСИО ДИВИАНЕ
ПЕРСОНА

“КОЧЕВНИК-ТРОФИ 2015”
АВТОСПОРТ

АПРЕЛЬ В ИСТОРИИ
ХРОНОГРАФ

ГОТОВИМСЯ К ЛЕТУ
АВТОДРОМ

INFINITI Q50
ТЕСТ-ДРАЙВ

RENAULT SANDERO
ТЕСТ-ДРАЙВ



McLAREN 675LT



ISSN 2221-8606

9 177 222 118 50009 00415

АВТОКОСМЕТИКА



www.mafra.kz



nouvelle

РЕКЛАМА И ПОЛИГРАФИЯ

ОФСЕТНАЯ ПЕЧАТЬ
Буклеты, брошюры, лифлеты, флаеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и многое другое.
ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ
Печать на оракле, виниле, фотобумаге, оконной сетке, баннере.
Изготовление наклеек и вывесок.
ИЗГОТОВЛЕНИЕ ШЕВРОНОВ



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

www.nouvelle.kz

2015

TM



ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС

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



«ЛУЧШЕЕ СТО»

«ЛУЧШИЙ АВТОМАГАЗИН»

«ЛУЧШИЙ ПЗМ»

«ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ СЕРВИС»

«ЛУЧШИЙ СЕРВИС АВТОДИЛЕРА»

«ЛУЧШАЯ АВТОМОЙКА»

«ЛУЧШЕЕ АВТОАТЕЛЬЕ»

«ЛУЧШИЙ ШИННЫЙ БРЕНД В КАЗАХСТАНЕ»

«ЛУЧШЕЕ МОТОРНОЕ МАСЛО»

«ЛУЧШИЙ АККУМУЛЯТОР»

«ЛУЧШАЯ АВТОХИМИЯ»

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

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

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

ТВОЙ ГОЛОС МОЖЕТ СТАТЬ РЕШАЮЩИМ!

Журнал «Pitstop» № 4 (91) 2015
Издается с Октября 2007г.

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

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

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

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

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

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

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

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

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

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

Nouvelle Kazakhstan ©2015

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

4-7



MCLAREN 675LT: ХВОСТ ВСЕМУ ГОЛОВА!

Со времен легендарного суперкара F1 небольшая английская компания McLaren из Уокинга была известна миру исключительно как команда Чемпионата мира Формулы-1. Однако несколько лет назад один из ее акционеров и человек, которому компания обязана всем, что имеет, Рон Деннис, решил возродить автомобильное подразделение.

10-13



RANGE ROVER EVOQUE: БОЛЬШЕ ГЛАМУРА!

Завсегдатай гламурных тусовок и любимец подруг бизнесменов – Range Rover Evoque – подвергся плановой ревизии. Чтобы автомобиль мог соответствовать современным трендам, ему подкорректировали внешность, добавили опций, модернизировали моторную гамму... Впрочем, обо всем по порядку.

18-21



NISSAN TIIDA

Компания Nissan стремится втереться в доверие к россиянам, сказаться своей. Сначала на свет появилась Almera, затем помесь Datsun и Lada, а теперь на арену выходит новый игрок – хэтчбек со слегка подзабытым именем Tiida. Как говорят в Nissan, дебютант разработан и произведен в России для России. Звучит красиво, но, как оказалось, несколько лукаво.

22-26



ТЕСТ INFINITI Q50: МАШИНА С ХАРАКТЕРОМ

Infiniti Q50 – совсем свежая, можно сказать, еще горячая модель премиального подразделения Nissan. Дизайн – от автора Nissan GT-R, технологии – от флагмана QX56, мотор – от Mercedes-Benz, настройки шасси – от Себастьяна Феттеля...

28-32



ТЕСТ RENAULT SANDERO: ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС

Новый Sandero – довольно скромный и доступный автомобиль. Он не блещет эффектной внешностью, но выглядит современно и по уровню оснащения может стать отличным выбором для тех, кому не нужны сомнительные излишества и кто не готов за них переплачивать.

36-39



ABU DHABI DESERT CHALLENGE: ВЫЗОВ ПУСТЫНЕ!

Abu Dhabi Desert Challenge – самое престижное в мире международное дорожное ралли, которое по праву считается одним из сложнейших и наиболее зрелищных этапов Кубка мира по ралли-рейдам.

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



ГОРДОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ СТРАНЫ

Руководство ДВД на транспорте МВД РК посетило в Астане семью кавалера ордена Великой Отечественной войны I и II степеней, ордена Боевого Красного Знамени, ветерана войны и труда Ивана Караваева – участника первого парада Победы.

В канун празднования 70-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне полковник полиции в отставке, почти 20 лет отработавший в ОВД на транспорте, часто принимает

гостей. Сейчас фронтовику 90 лет, но, несмотря на преклонный возраст, Иван Дмитриевич полон оптимизма. На лацканах парадного кителя ветерана теснятся многочисленные ордена и медали, в том числе за освобождение Болгарии, Венгрии, Австрии и Чехословакии.

Иван Караваев родился в 1925 году в Акмолинской области. В сентябре 1943 года Акмолинским военкоматом был направлен в артиллерийское



училище в г. Термезе. После окончания курсов его откомандировали на Второй Украинский фронт. В составе этого подразделения он прошагал дорогами войны от Днепра до Праги. По окончании войны Иван Караваев был направлен на Дальний Восток, освобождал Манчжурию, затем – в г. Потсдам, где отслужил

еще 7 лет. В 1952 году Иван Дмитриевич демобилизовался и вернулся в родной Казахстан. Два десятка лет он добросовестно и с полной отдачей служил в транспортной милиции.

Представители транспортной полиции вручили ветерану денежную премию, продуктовую корзину и телевизор.

АВТОМАЛЯР

Реклама



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий



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

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

www.avtomalyar.kz

Aleks studio

ТОПОВЫЕ СЕРВИСЫ

▶ Качественные автомобильные чехлы с установкой

▶ Профессиональная перетяжка спортивных сидений

▶ Разработка эксклюзивного дизайна салона

▶ Частичная замена протертых деталей

▶ Реставрация порошковой основы

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

▶ Обтяжка сидений мотоциклов, яхт, другой техники

▶ Эксклюзивная вышивка рисунков и логотипов

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

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

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

Льготные автокредиты: поехали!



С 16 апреля 2015 года КМК «Астана Моторс» совместно с Евразийским банком начала прием заявок на оформление льготных автокредитов в рамках Государственной программы поддержки отечественных автопроизводителей.

Напомним, программа льготного автокредитования распространяется на автомобили казахстанского производства стоимостью до 5,6 млн тенге. Кстати, хэтчбек гольф-класса Hyundai i30, седан С-класса Hyundai Elantra и компактный кроссовер Hyundai Tucson полностью отвечают этим требованиям.

Номинальная процентная ставка по льготному автокредиту равна 4% годовых, эффективная ставка – 7,5% годовых. Первоначальный взнос составит 10 – 20% от стоимости авто. Срок кредитования – до 5 лет. Дополнительные комиссии не

взимаются. Пакет требуемых от заемщика документов стандартный.

Уже сегодня клиенты спешат определиться с выбором модели и комплектацией автомобиля, ведь доступных машин у дилеров остается все меньше. Из расчета средней стоимости приобретаемых по льготному кредиту авто в 3,3 млн тенге выделяемых государством через Банк развития Казахстана 15 млрд тенге хватит примерно на 4800 машин. По прогнозам, они разойдутся буквально за 2 – 3 месяца, поэтому желающим стоит поспешить.

Менеджеры Евразийского банка в дилерских центрах Hyundai готовы к подробным консультациям потребителей по условиям программы льготного кредитования и к расчету удобного графика погашения займа.

Автомобиль для приятных приключений



Возможность в полной мере насладиться свободой и путешествиями обещают автолюбителям производители нового Marco Polo Activity. Автомобиль обладает просторным салоном и широкими возможностями трансформации, комфортабельными спальными местами для пяти человек. Предлагается Marco Polo Activity с пятью силовыми агрегатами и одним из трех вариантов привода.

Этот многоцелевой кемпер от Mercedes-Benz идеально отвечает запросам любителей активного образа жизни. Marco Polo Activity отлично подготовлен к любому приключению. Он идеальный компаньон для молодых семей, а также удобен для занятий спортом и активного отдыха круглый год. Благодаря

компактным размерам и высокой маневренности, автомобиль оптимально подходит для ежедневных поездок и передвижения в черте города. Отправиться утром на работу, отвезти детей в школу; вечером, закрепив горный велосипед на заднем кронштейне, вырваться за город, в ближайший лес; на выходных насладиться поездкой с семьей или друзьями, серфингом на озере или вылазкой на фестиваль Open-air – Marco Polo Activity предлагает максимальную гибкость в использовании и комфортабельное размещение «на борту».

Автомобиль оснащается передним, задним или полным приводом и силовыми агрегатами от 65 до 140 кВт (от 88 до 190 л. с.).



От жима лёжа – к ГYМу за рулем

Компания Nissan представила новую кнопку «GYM», помогающую водителям сохранить хорошую физическую форму, не отрываясь от баранки. Опция сжигает до 1415 калорий в неделю при ежедневных поездках на работу и обратно, так как отключает электронных помощников водителя.

Новая функция сначала будет доступна только на моделях Nissan X-Trail и Qashqai. Нажатие кнопки GYM отключит не только систему «Park Assist» и систему автоматической парковки, но и такие агрегаты, как усилитель рулевого управления и электростеклоподъемники, а также увеличит сопротивление рычага переключения передач и педалей акселератора, сцепления и тормоза, что потребует от водителя дополнительных усилий.

Пока вы тренируетесь в пути, информационно-развлекательная система автомобиля при помощи нового приложения Gym And Go будет вести учет сожженных калорий



и запишет результат.

При создании этой системы компания Nissan воспользовалась помощью экспертов по фитнесу.

Испанец Хуан де Априлия (Juan D'Aprilia) (на фото) был одним из четырех клиентов Nissan, принявших участие в исследовании. За девять месяцев езды на оснащенной системой GYM X-Trail он похудел на 22 кг! «Я только каждый день ездил в Барселону, и все, – прокомментировал он. – Но за это время моя жизнь изменилась. Обхват талии стал меньше на 20 см, а бицепсы значительно увеличились. Теперь у меня есть девушка, правда, мне кажется, что ей просто очень нравится мой автомобиль».

АВТОТРЕЙД

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



АВТО ЗАПЧАСТИ

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

MCLAREN



ХВОСТ ВСЕМУ

Со времен легендарного суперкара F1 небольшая английская компания McLaren из Уокинга была известна миру исключительно как команда Чемпионата мира Формулы-1. Однако несколько лет назад один из ее акционеров и человек, которому компания обязана всем, что имеет, Рон Деннис, решил возродить автомобильное подразделение. С тех пор McLaren словно прорвало. MP4-12C, P1, 650S — все эти модели, едва появившись на свет, признавались шедеврами автомобильного искусства и разлетались как горячие пирожки, невзирая на ценники. Но разработчикам и этого показалось мало. На автосалон в Женеве они привезли самую мощную модификацию купе 650S, получившую индекс 675LT.

Для начала, наверное, стоит сказать, что таких автомобилей будет выпущено всего 500 экземпляров и каждый из них потянет примерно на 400 000 фунтов, что в два раза дороже обычного купе 650S. Но переплачивать тут есть за что. Одно лишь название с буквами LT (Longtail) говорит об уникальности автомобиля, отправляя нас почти на 20 лет назад, когда на гоночных трассах блистал McLaren F1 GTR Longtail. Отличительной его особенностью была удлиненная хвостовая часть кузова, спроектированная специально для суточного марафона в Ле-Мане. В современной интерпретации она,

675LT



ГОЛОВА!

конечно, не так ярко выражена, да и по длине 675LT отличается от 650S только миллиметрами (4546 против 4512), но суть не в этом. Длинный хвост F1 GTR Longtail 1997 года были лишь визуальным ориентиром доведенной до совершенства конструкции, главные секреты которой были скрыты под кузовом. Так и в случае с 675LT: доработанная аэродинамика, облегченные узлы и агрегаты, заметно улучшенное соотношение мощности и массы – все это скрыто от глаз.

Каждая деталь McLaren 675LT выполняет четко отведенную ей

функцию. Например, задняя панель кузова оснащена сеточкой для более эффективного охлаждения моторного отсека, а отверстия в перепроектированном бампере помогают выводить воздух из задних колесных арок. Увеличенный углепластиковый сплитер при этом усиливает поток воздуха, направляемого в воздухозаборники, тогда как подвижное антикрыло, площадь которого выросла на 50 % (а масса даже снизилась), служит аэродинамическим тормозом. На общую же прижимную силу работают углеволоконный

Сделано в ИТАЛИИ

АВТОМОБИЛЬНАЯ
КОСМЕТИКА

MA-FRA®
косметика для вашего авто

PR



Вот и пришла по-настоящему жаркая пора. Теперь-то счастливые обладатели автомобилей с кондиционером по достоинству смогут оценить это чудо современной техники.

Еще совсем недавно данная опция была доступна исключительно автомобилям премиум-класса и за очень большие деньги. Сегодня же кондиционерами оснащаются даже бюджетные малолитражки и на многих моделях они доступны в базовом оснащении. Но кондиционер при всех своих достоинствах имеет особенности эксплуатации, которые влекут за собой необходимость постоянного обслуживания.

Многим, наверняка, знакома ситуация, когда после включения системы кондиционирования из дефлекторов начинает поступать не свежий, а затхлый воздух. Как правило, водитель, постоянно дышащий таким воздухом, более подвержен простудным заболеваниям и приступам аллергии. Причиной проблем со здоровьем служат споры плесени и бактерии, образующиеся во внутренних элементах воздухопроводов штатного обдува, где из-за разницы температур постоянно появляется конденсат. Усугубить ситуацию и спровоцировать размножение бактерий в системе кондиционирования может также непрерывное использование кондиционера, когда штатная система обдува просто не успевает просыхать.

Что же можно сделать в этой ситуации для устранения запаха, кроме просушки системы? Выхода два. Первый: обратиться в автосервис, специализирующийся на ремонте и обслуживании кондиционеров. Там систему разберут и обработают обеззараживающим составом, правда, стоить это будет недешево. Другой, более доступный, но не менее эффективный способ – самостоятельно обработать систему кондиционирования специальным средством, уничтожающим споры плесени и бактерии, которые являются возбудителями различных респираторных заболеваний и провоцируют аллергические реакции.

Итальянский концерн MA-FRA разработал для этих целей средство ODORBACT OUT, основой которого служит сильнодействующий бактерицидный препарат, надежно очищающий систему кондиционирования от плесени, микробов и вредных бактерий, являющихся возбудителями различных заболеваний и причиной неприятного запаха.

Обработка кондиционера с использованием ODORBACT OUT занимает около 10 минут и не требует особых навыков. Средство можно применять для всех типов кондиционеров, включая сложные климатические системы. Перед использованием средства все окна в машине следует закрыть, а обдув салона установить в положение рециркуляции салонного воздуха при полностью открытых форсунках обдува (дефлекторах). После этого нужно завести двигатель и поставить обдув на максимальную отметку, баллончик со средством установить на пол и включить на нем клапан распыления. На время обработки салон машины необходимо покинуть.

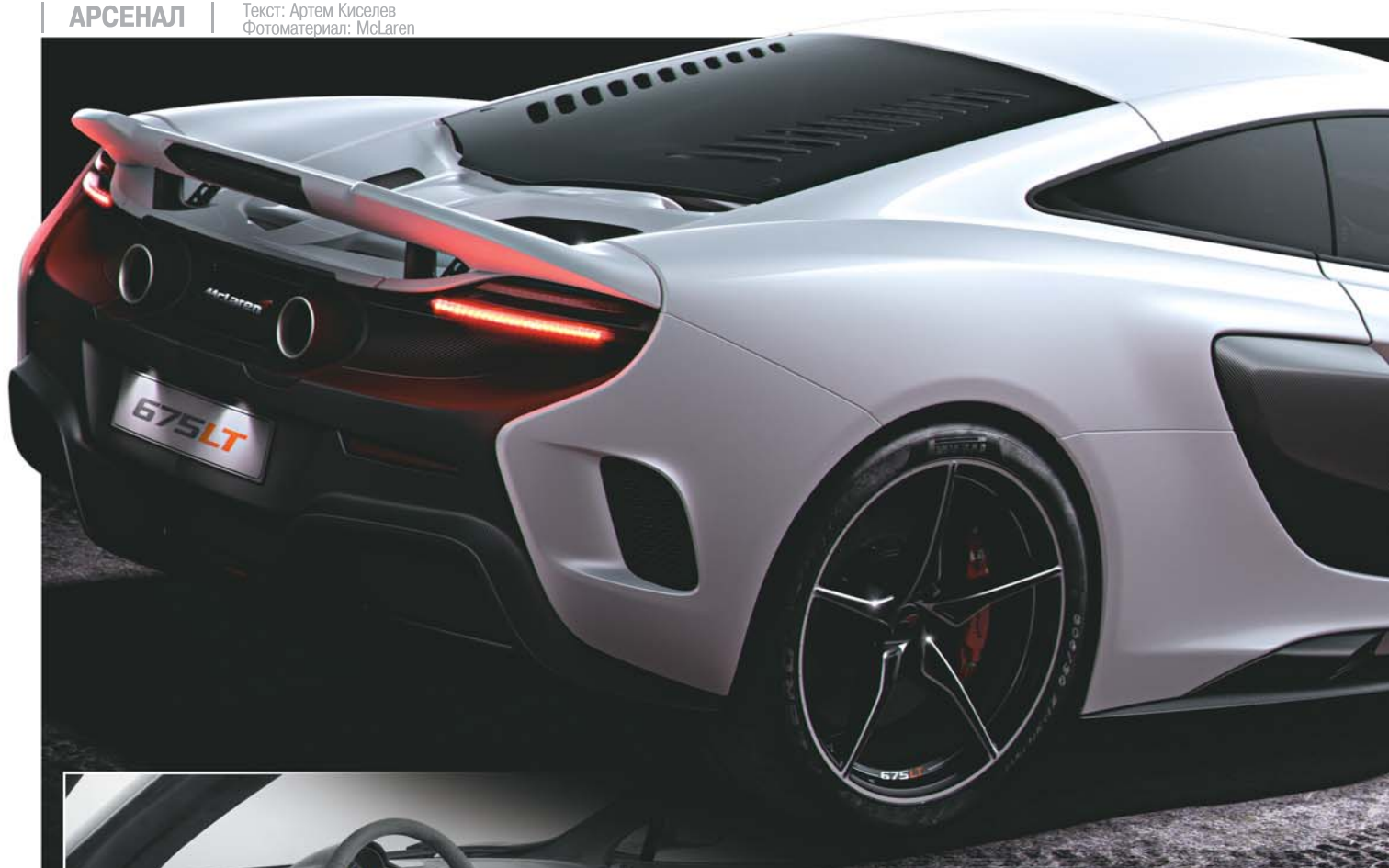
После того как средство распылится в салоне машины окончательно, следует выдержать еще 10 минут в режиме рециркуляции воздуха, а затем тщательно проветрить салон.

Профессионалы рекомендуют производить антибактериальную обработку системы кондиционирования каждые три месяца, что, учитывая невысокую стоимость препарата, очень даже нетрудно. Взамен вы получите свежий и безопасный для вашего здоровья воздух.



Официальный дистрибьютор
MA-FRA в РК - компания DAV

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



В салоне купе, например, можно обнаружить обитые алькантарой углепластиковые ковши-сиденья и мультимедийную систему...



диффузор, закрывки по бокам заднего бампера и прочие детали, вплоть до порогов, которые также оказывают влияние на распределение воздушных потоков. И, конечно же, инженеры McLaren сделали 675LT на 11 мм ниже исходной модели.

Результатом модернизации трети компонентов купе стало снижение массы 675LT до 1230 кг, то есть практически на центнер. Сэкономить британцам удалось за счет использования титана в выхлопной системе, углепластика в кузове, поликарбонатного заднего стекла, демонтажа кондиционера (можно вернуть в виде опции) и замены материалов в конструкции подвески, коробки передач и двигателя.

Кстати, о двигателе. Под капотом McLaren 675LT прячется модернизированный M838T V8 3.8 twin-turbo с более эффективными турбокомпрессорами, измененной головкой цилиндров, доработанными выпускными коллекторами, облегченным коленвалом и шатунами, а также более производительным топливным насосом. Доработок оказалось настолько много, что мотору даже присвоили собственный индекс — M838TL. К тому же выдает он не 650, а 675 л. с. мощности (что отражено в названии купе) и 700 Нм

MCLAREN 675LT



Под капотом McLaren 675LT прячется модернизированный M838T V8 3.8



Антикрыло, площадь которого выросла на 50 %, служит аэродинамическим тормозом.

крутящего момента против прежних 678. Коробка передач осталась 7-ступенчатой роботизированной SSG, а вот время разгона с места до 100 км/ч сократилось на 0,1 секунды — до 2,9. Но впечатляет даже не это, а динамика набора скорости с нуля до 200 км/ч. 675LT на это нужно всего 7,9 секунды. Максимальная же скорость купе достигает отметки 330 км/ч. Это чуть-чуть меньше, чем у 650S. Но в McLaren говорят, что «длинный хвост» ориентирован не на максимальную скорость, а на идеальное прохождение поворотов.

К слову, техническое совершенство McLaren 675LT вовсе не отменяет стремления его владельца к комфорту и проявлению индивидуальности. В салоне купе, например, можно обнаружить обитые алькантарой углепластиковые ковши-сиденья и мультимедийную систему, а кузов может быть выкрашен в один из четырех специально разработанных для этой модели колеров: Silica White, Delta Red, Napier Green и Chicane Grey. При этом к каждому из них подобрано сочетание цветов оформления интерьера. Их пять, и все они тоже эксклюзивны и только для LT.

Эх, повезет же кому-то!..

ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

Виз
АВТОАТЕЛЬЕ



ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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

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

www.autoviz.kz

ТОУОТА СТРЕМ



Toyota – наиболее популярная и хорошо продаваемая в Казахстане марка. Репутация автомобилей этого бренда неизменно базируется на высоком качестве комплектующих, на тщательной сборке и устойчивом обеспечении сервиса. Не последние факторы в ряду преимуществ – традиционно внимательное отношение к маркетингу, а также довольно широкая линейка моделей, охватывающая практически все классы автомобилей. О том, как живет Тойоте в стране степных кочевников, рассказал в интервью нашему корреспонденту генеральный менеджер управления по продажам, маркетингу и логистике ТОО «Тойота Мотор Казахстан» – Марсио Дивиане.

Корр.: Как Вы думаете, сближение казахстанского рынка с Россией, интеграция в Евроазиатский союз приведут к росту продаж автомобилей в республике или скажутся негативно?

М.Д.: Я бы попытался провести в этом случае аналогию с Евросоюзом, но там валюта общая, а здесь каждая страна имеет свои деньги, и это создает некую нестабильность и непредсказуемость. Опять же, в Евросоюзе очень распространены продажи между странами и поэтому есть единые стандарты для автомобилей. В отношении Казахстана могу определенно сказать лишь одно: это большая страна

с небольшим количеством населения, здесь невыгодно развивать автомобильную индустрию только для внутреннего рынка.

Корр.: А означает ли интеграция в Евроазиатский союз, что омологации моделей конкретно для казахстанского рынка не будет, что все автомобили, завезенные в Россию, официально будут поставляться и на наш рынок? Будет ли единое сертифицирование?

М.Д.: С января правила для омологации одинаковые и для Казахстана, и для России, и для Беларуси. Но, производя автомобиль в Казахстане, мы не можем его

полноценно омологировать. Пока не можем! Я думаю, что эта проблема будет вскоре устранена. Сейчас мы омологлируем продукцию только совместно с Toyota Motor Russia. Очевидно, что автомобили мы хотим продавать и в Казахстане, и в России, поэтому будем и впредь сотрудничать с Toyota Motor Russia.

Корр.: Со времени старта производства Fortuner уже прошло некоторое время. Вы получили ожидаемые результаты? Продается ли автомобиль в том количестве, что планировалось?

М.Д.: Планы были основаны на

ИТИТСЯ ВПЕРЕД

определенном состоянии рынка ко времени начала продаж, и оно в настоящий момент совершенно иное. Теперь на казахстанский рынок оказывает большое влияние «серый импорт» из России. В прошлом году половина «Тойот» была «серой». Кроме того, когда мы представили Fortuner, был как раз кризисный момент в автосекторе. Естественно, мы вынуждены были корректировать цены. Все автопроизводители потеряли в объемах продаж. Но в сегменте спортивно-утилитарных автомобилей, где находится Fortuner, в сегменте SUV, мы достигли достаточного уровня реализации.

Корр.: И производство Fortuner в Казахстане по-прежнему будет работать в Костаное?

М.Д.: Да, именно так.

Корр.: А что Вы можете сказать по поводу расширения модельной линии производимых в Казахстане «Тойот»?

М.Д.: Пока в наших планах отсутствуют намерения добавлять модели, мы хотим удержать и развить то, что есть.

Корр.: Как происходит дистрибуция моделей Toyota в условиях интеграции в Евразийский союз? Какие модели приходят из-за рубежа, а какие из России?

М.Д.: Corolla приходит из Турции, Camry — из России, RAV4 — из Японии, Highlander — из США, Fortuner — из Казахстана, Prado и LC200 — из Японии, как и все модели Lexus.

Корр.: Существовала большая разница в цене между автомобилями, продаваемыми в Казахстане и России, и не только произведенными там, а завезенными в Казахстан из России. Есть ли сейчас эта разница?

М.Д.: Конечно, она есть. Все об этом знают, и она возникла из-за девальвации рубля. Год назад, когда доллар стоил 32 рубля, стоимость автомобиля была выше. Но когда произошла девальвация, при пересчете на доллары стоимость, естественно, стала ниже. Сейчас все производители в России поднимают цены. Однако это происходит медленнее, чем перепады курса валют.

Корр.: В последнее время у Toyota случаются отзывы определенных

моделей. Касается ли это моделей, проданных в Казахстане, и что делать человеку, если он купил такой автомобиль? Куда ему обращаться?

М.Д.: Да, отзывы действительно случаются. И по вопросам, связанным с ними, можно обратиться к менеджеру отдела постпродаж.

Корр.: Есть ли признаки насыщения казахстанского рынка новыми автомобилями?

М.Д.: Я думаю, что потенциал казахстанского рынка еще велик. Мы всегда исходим из того, сколько единиц транспорта находится в обращении относительно населения страны. Стоит учесть и то, что в Казахстане эксплуатируется огромное число подержанных автомобилей, которые рано или поздно необходимо будет заменить на новые.

Корр.: К вопросу о Евразийском союзе. Как будет выстраиваться дистрибуция по мере сближения рынков? Изменится ли существующая схема дистрибуции, ведь одну модель вы получаете от российского рынка, а другую от казахстанского? Будет ли консолидация единого склада в России? Будете ли вы через Россию получать все те модели, которые не выпускаются в Казахстане, или поведете независимую торговлю на рынках других стран?

М.Д.: Относительно Toyota и Lexus ничего не изменится. Наши автомобили идут в Казахстан в любом случае через Россию. В Казахстане есть свой склад, тут мы не зависим от России. И это меняться не будет. Мы планируем несколько изменить логистические пути, открыв маршрут через Черное море, для того чтобы уменьшить время доставки машин из Японии, и в связи с этим отпадет необходимость плыть вокруг Европы.

Корр.: Ввели ли в «Тойота Мотор Казахстан» систему trade-in — способ покупки нового автомобиля, часть цены которого покрывает стоимость старого автомобиля? Готов ли наш рынок к этой системе? Есть ли статистика по результатам продаж с ее введением?

М.Д.: В настоящее время у нас запущен один пробный проект и существует план по расширению его на всю сеть. Думается, это произойдет уже в текущем или следующем году. Я

считаю, система trade-in актуальна для Казахстана, потому что она предоставляет клиентам дополнительный сервис. Кроме того, при этой процедуре клиенту нужно меньше наличных денег. Оформление документов принимает на себя автоцентр, значит, существенно экономится время покупателя. Разумеется, мы проверяем соответствие сдаваемого клиентом автомобиля ряду требований: в порядке должны быть документы, автомобиль не должен быть битым и во время эксплуатации он должен был правильно обслуживаться. Мы хотим обеспечить качество машины и на вторичном рынке.

Корр.: Каков прогноз по продажам автомобилей Toyota до конца 2015 года? Есть ли какие-то показатели, к которым вы стремитесь?

М.Д.: В прошлом году мы достигли 8,5% в продаже новых легковых автомобилей. В этом году хотелось бы сохранить данный показатель. Продажи в январе были высоки, в феврале очень снизились, в марте опять пошли вверх. Сложно сказать, что будет дальше.

Корр.: Существует ли какой-то порог жизни модели? Не только у Toyota, а у любого бренда?

М.Д.: Это сильно зависит от того, насколько широко модели представлены на мировом рынке. Вот, например, Toyota Land Cruiser 200 и Prado сделаны для Среднего Востока, России и Казахстана. Но мне сложно сказать, когда точно будет обновление какой-либо из моделей. Вы ведь понимаете, как только я проговорюсь о новинке, перестанут покупать нынешние модели. С другой стороны, я не могу не приветствовать стремление казахстанских автолюбителей к новинкам. Поэтому скажу так: мы изучаем интерес общественности к прототипу C-HR, который показали на Парижском мотор-шоу. Это маленький кроссовер. Мы зондируем почву на предмет целесообразности презентации автомобиля в следующие два года и очень надеемся, что интерес к Toyota в Казахстане будет расти и крепнуть.

Корр.: Благодарим за интервью и желаем успехов в работе «Тойота Мотор Казахстан» и Вам лично. ■

RANGE



Завсегдагатай гламурных тусовок и любимец подруг бизнесменов – Range Rover Evoque – подвергся плановой ревизии. Чтобы автомобиль мог соответствовать современным трендам, ему подкорректировали внешность, добавили опций, модернизировали моторную гамму... Впрочем, обо всем по порядку.

Evoque сам по себе обладает неординарной внешностью, поэтому вносить какие-то кардинальные изменения в его облик дизайнерам британской компании было ненужно. Тем не менее бамперы, решетку радиатора и воздухозаборники они чуть подкорректировали, а заодно и установили на автомобиль полностью светодиодные адаптивные фары, что для моделей Jaguar и Land Rover в новинку. Противотуманные фары тоже стали светодиодными. В результате кроссовер получил чуть более агрессивную лицезвую часть.

Но если и этого кому-то покажется мало, англичане предлагают массу возможностей по индивидуализации автомобиля. Причем не только снаружи, но и внутри. В

EVOQUE

БОЛЬШЕ ГЛАМУРА!

ROVER

рестайлинговом Range Rover Evoque можно обнаружить новые сиденья с электрорегулировками в 14 направлениях и функцией массажа, карты дверей с обновленными кнопками управления, а также более качественные материалы отделки. Количество цветовых схем оформления интерьера увеличилось до восьми.

Англичане утверждают, что доработали и мультимедийную систему с 8-дюймовым сенсорным экраном. С помощью дисплея можно управлять аудиосистемой с 11 или даже 17 динамиками (в зависимости от комплектации); выводить изображение с 5 наружных камер (по отдельности или со всех сразу); управлять телефоном, подключенным через Bluetooth; пользоваться голосовым набором; выбирать музыку с iPod или USB-устройств, которым в подлокотнике отведены соответствующие разъемы.

Функция Dual View позволяет спроектировать изображение на экране в две стороны, чтобы водитель и передний пассажир могли одновременно, не мешая друг другу, использовать мультимедийную систему в разных целях. Скажем, водитель может получать информацию с навигационной системы, а пассажир – наслаждаться просмотром DVD или телевизионных программ, при этом каждый будет видеть только свою картинку. А чтобы водителя не отвлекали посторонние звуки, пассажир может воспользоваться беспроводными наушниками.

И, конечно же, нельзя не сказать о появлении в списке оборудования новых систем безопасности. В частности,



рестайлинговому Range Rover Evoque стали доступны системы слежения за полосой движения и предотвращения лобового столкновения, а также технология мониторинга степени усталости водителя.

Range Rover Evoque, к слову, преобразился не только внешне и в плане оснащения, но и с технической точки зрения. Например, в дополнение к 2-литровому бензиновому турбомотору, выдающему 240 л. с. мощности, британцы отныне предлагают и такой же по объему, но турбодизельный агрегат семейства Ingenium, заменивший собой старый 2,2-литровый. При этом новый двигатель на 20 – 30 кг легче,





RANGE ROVER

обеспечивает меньший уровень шума и вибраций, выдает в зависимости от форсировки 150 и 180 л. с. мощности. Но еще важнее, что он делает рестайлинговый Evoque на 18% экономичнее предшественника, потребляя в среднем 4,2 – 4,8 л топлива на 100 км пробега. Выходит, что гламурный паркетник стал самым экономичным во всем семействе Range Rover.

А еще Evoque получил систему АТРС (All-Terrain Progress Control), как у больших Range Rover. С ней водитель легко преодолеет сложные участки дороги даже без прикосновения к педалям газа и тормоза: электроника все сделает самостоятельно, водителю нужно лишь сконцентрироваться на рулении.

Каких-то заметных изменений в настройке Evoque инженеры Land Rover не вносили. Во всяком случае, ничего об этом во время презентации обновленного автомобиля на автосалоне в Женеве сказано не было. Да и нужно ли что-то серьезно менять в достаточно удачном автомобиле? Он и без этого прекрасно чувствует себя как на асфальтированной дороге, так и на пересеченной местности, обеспечивая

Миссия для трансмиссии!

Современные двигатели и электронные системы управления обеспечивают невероятные показатели комфорта, мощности и экологии. Но, несомненно, главным связующим звеном между превосходными качествами новейших двигателей и динамическими характеристиками автомобилей является трансмиссия. В состав трансмиссии входит не только сама коробка переключения передач (автоматическая или механическая), но и узел сцепления, полуоси, мосты и т.д. Каждое звено в этой цепочке требует особого отношения как во время эксплуатации, так и во время обслуживания. Поэтому Французская компания MOTUL – производитель высокотехнологичных смазочных материалов – всегда готова обеспечить новейшие разработки автомобилестроения качественными смазками и техническими жидкостями.

Логическим продолжением эволюции трансмиссий для легковых автомобилей стал узел двойного сцепления. Данная конструкция совместила все плюсы автоматической и ручной трансмиссии, а также последние технологии, применяемые в роботизированных трансмиссиях: мгновенное переключение передач без разрыва потока мощности, возможность автоматического и ручного переключения, обеспечение топливной экономичности. По конструкции двойное сцепление

может быть «сухим» – тогда коробке нужно обычное трансмиссионное масло или в масляной ванне, и «мокрым» – тогда требуется трансмиссионная жидкость, близкая к ATF. Такими трансмиссиями оснащаются практически все современные автомобили: VW-AUDI-Skoda, BMW, Mercedes Benz, Porsche, Ford, Opel, Peugeot-Citroen, Renault, Nissan и т.д.

MOTUL Multi DCTF – высокотехнологичное масло для трансмиссий, оснащенных сухим или мокрым двойным сцеплением. Масло MOTUL Multi DCTF изготовлено по технологии Technosynthese® и обеспечивает превосходные смазывающие и противозадирные свойства, а также необходимые коэффициенты трения для сцепления в масляной ванне. Уникальная специализированная формула MOTUL Multi DCTF снижает вибрации на маховике, улучшает работу сцепления при низких температурах, увеличивает срок службы трансмиссии, благодаря повышенной стойкости к механической деструкции и высокой термоокислительной способности.

Трансмиссии с двойным сцеплением сложны, требования к жидкостям обширны и противоречивы, но, благодаря технологиям MOTUL, вы можете не беспокоиться об этом. Специалисты наделили жидкость Multi DCTF способностями удовлетворять всем требованиям!

ER EVOQUE

водителю и его пассажирам люксовый комфорт. Особенно при наличии опциональной подвески Adaptive Dynamics с амортизаторами, наполненными магнитореологической жидкостью. Принцип работы такой системы сложен: 5 блоков управления каждую миллисекунду снимают показания с многочисленных датчиков и каждые 20 миллисекунд подают амортизаторам корректировочные команды. Жидкость в амортизаторах под воздействием электрического тока меняет вязкость, в результате чего на любые сюрпризы дороги подвеска реагирует, мгновенно меняя жесткость.

Об изменениях цен на обновленный Range Rover Evoque британцы пока тоже скромно молчат. Хотя маловероятно, что даже при некотором повышении ценника интерес к гламурному кроссоверу просядет. В сегменте люксовых автомобилей такое случается крайне редко, а в случае с настолько харизматичным экземпляром это и вовсе исключено. Словом, ждите рестайлинговую версию Evoque у дорогих клубов, элитных фитнес-центров и брендовых бутиков.

www.pitstop.kz



Официальный дистрибьютор
в Республике Казахстан - ТОО "ДАВ"

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

ГРУППА КОМПАНИЙ
DAV

ЕДЕМ В ЛЕТО БЕЗ ЭКСЦЕССОВ



На большей территории Казахстана уже по-настоящему, смело и ярко, заявила о себе весна. Правда, погода еще нестабильна. И, хотя дороги уже давно освободились от снега и льда, ухо нет-нет да и уловит вкрадчивый шорох шипованных колес. Звук этот тревожит, так как свидетельствует о пренебрежении простой житейской мудростью о подготовке саней летом, а телеги зимой.

Ездить на шипованной резине до середины лета позволяют себе совсем уж беспечные, ленивые граждане и гражданки, не жалеющие ни собственный автомобиль, ни отечественные дороги. Это случай клинический, и обсуждать тут особенно нечего. Радует одно: мы не такие. Позаботиться о правильной и своевременной подготовке к лету, как к сезону дальних поездок, мы просто обязаны.

Независимо от того, насколько интенсивно вы собираетесь эксплуатировать

машину летом — просто ездить на работу или отправиться на ней в отпуск-путешествие — внимание к автомобилю проявить стоит не только ради здравого смысла или удобств, но и в целях обеспечения безопасности, прежде всего. Кроме того, это поспособствует в поддержании на хорошем уровне остаточной стоимости вашего транспортного средства.

Пропылесосили, почистили, помыли, вытерли тряпочкой. Поменяли шины. Уже замечательно! Но этого

недостаточно. Снятые шины, если они еще сохранили рабочий ресурс, стоит тщательно отмыть от зимних дорожных реагентов и грязи, обработать специальным составом, защищающим резину от пересыхания. Хранить же их лучше не на жарком чердаке, а в прохладном подвале.

Теперь давайте отправимся на мойку. Помыть машину нужно тщательно, и не только уделить внимание кузову и салону, но и забраться под днище автомобиля. Если на машине

установлены пластиковые подкрылки, снимите их обязательно, так как под ними скапливаются песок и грунт, пропитанные дорожными реагентами.

Нет ли в салоне запаха сырости? Если вы заметили его, проверьте, не засорены ли водоотводные каналы, герметично ли запирается салон.

По возможности осмотрите автомобиль снизу. Обратите особое внимание на пыльники и уплотнители в соединениях, выясните, нет ли протечек технических



Фото: Mercedes©2014

жидкостей и масла. Устранить повреждения и заменить износившиеся детали нужно обязательно, так как дырявый пыльник, цена которому сотня другая тенге, может привести к замене гораздо более дорогих частей, а иногда и целых узлов. Если ваша машина подчиняется вашей же мускульной силе, покачайте ее. Амортизаторы должны прекращать движение на второй амплитуде. Стоит обратить внимание на потеки жидкости на стойках амортизаторов, которые будут свидетельствовать об их неисправности.

Отмывая салон, не поленитесь хорошенько вымыть стекла как снаружи, так и изнутри. Причем мыть их следует обезжиривающим

раствором, ведь печка, которую вы топили всю зиму, наверняка покрыла салон тонким слоем из смеси копоти, пыли и конденсата. На стекле этот коктейль бликует, снижая видимость. В борьбе с ним вам поможет любое бытовое моющее средство, желательно с содой в составе. Есть для этих целей и специальная автомобильная химия.

Тщательно проинспектируйте каждый сантиметр кузова и днища, «беря на карандаш» потертости, вмятины, очаги коррозии и сколы. После мойки повреждения необходимо загрунтовать и покрасить. Затем стоит отполировать машину, используя восковой полироль.

Производить все эти

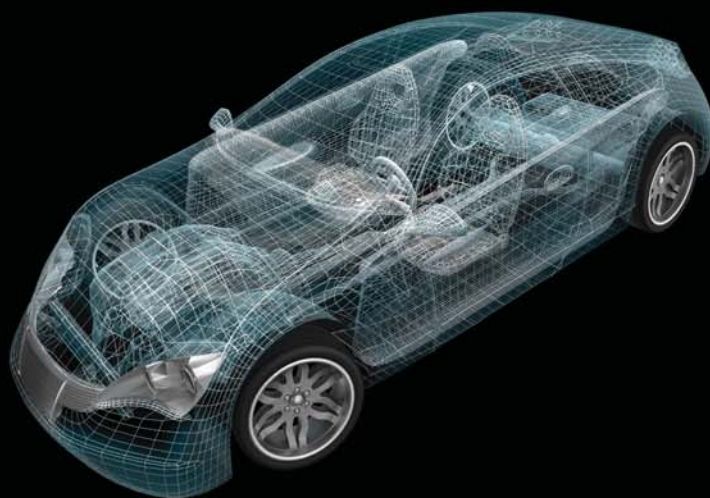
www.pitstop.kz

A PARTS
AUTO
CENTRAL ASIA

7th International Exhibition for
Autoparts, Garage and Service Equipment,
Truck Parts & Petrol Station

7-ая Ежегодная Международная Выставка
Автозапчасти, Оборудование
для Гаражей и АЗС

19-21 May - Мая 2015



Реклама

Organizer: **catExpo**
ph. +77273527074, +77273384263
www.autoexpo.kz | info@autoexpo.kz
Almaty, str. Timiryazeva, 42
Bakshasaray Reseption Hall, Atakent

Организаторы: **catExpo**
тел. +77273527074, +77273384263
www.autoexpo.kz | info@autoexpo.kz
г. Алматы ул. Тимирязева, 42,
МВЦ «Атакент» Дом приемов Бакшасарай



Ministry of Industry and Trade
of Republic of Kazakhstan



Chamber of Commerce and
Industry of Republic of Kazakhstan



City of Almaty



Kazakhstan Association
of Automobile



манипуляции без достаточной сноровки, необходимых материалов и оборудования достаточно сложно, поэтому посоветуем обратиться на станцию технического обслуживания, которой вы можете доверить столь деликатную и кропотливую работу. Если вы все же решили полировать кузов самостоятельно, то делать это стоит при теплой, но не жаркой погоде, избегая прямого попадания солнечных лучей на поверхность кузова. Полировать после нанесения состава лучше специальными салфетками или ветошью, на худой конец.

Лето — пора поездок на значительные расстояния в условиях высоких температур. Значит, нужно позаботиться о том, чтобы в дальней дороге «не закипеть». Непременно почистите внешнюю часть радиатора от пыли, гнуса и листвы, в том числе и трансмиссионный радиатор, если он вынесен под фальшрадиаторную решетку. Проверьте уровень охлаждающей жидкости, наблюдайте за температурным режимом

автомобиля, выясните, стабильно ли работают термостат и клапан сброса. Если летом вы заливаете в систему воду, то применяйте дистиллированную. Однако лучше все же заливать специальную жидкость, тем более что в летнем варианте она стоит на порядок дешевле.

Не забудьте уделить внимание аккумулятору. Тут наверняка потребуются зачистить клеммы батареи и зажимы проводов. Если аккумулятор обслуживаемый, проверьте наполнение банок, замерьте плотность электролита и заряд батареи. Доверить эту работу тоже лучше специалистам.

Коль уж вы всерьез взялись наводить порядок, то и двигатель помойте. Хотя... Откровенно признаться, это больше проблема эстетичности. А вот уровень масла — вопрос не праздный, тут, как говорится, без вариантов. Если машина не держит масло, путь ваш должен лежать не в направлении ягодных полей и кострищ для ароматных шашлыков, а в сторону ближайшей СТО. Заодно стоит заменить салонный и

воздушный фильтры, а может быть, и топливный. В нем за зиму тоже могли появиться грязь и конденсат, которые в топливной смеси абсолютно не нужны.

Летом вам будет очень некомфортно без эффективной работы кондиционера, если таковой имеется в машине. Проверьте его исправность заранее, озаботьтесь отсутствием посторонних запахов в потоке, нагнетаемом в салон компрессором. Если в салоне после включения кондиционера ощущается устойчивый запах плесени или любой другой неприятный запах, стоит продезинфицировать систему кондиционера. Для начала попробуйте сделать это самостоятельно, используя аэрозоль-дезинфектор. Такие средства в большом количестве выпускают компании, специализирующиеся на автомобильной химии. Внимательно изучите инструкцию, так как речь идет о токсичных веществах. Если избавиться от запаха самостоятельно не получилось, стоит обратиться

к профессионалам. В любом случае не пренебрегайте этой проблемой. Запах плесени может свидетельствовать о наличии спор вредных культур в системе кондиционирования, которые с воздухом неизбежно попадут в легкие. Они могут спровоцировать различные аллергические реакции и, в худшем варианте, — пневмонию.

Основные хлопоты закончены. А про багажник, где до сих пор лежат ледовый скребок, антипробуксовочная цепь и лыжная шапочка тестя, мы забыли? Нет, не забыли. Давайте поменяем этот набор на емкость с чистой водой, проверим наличие аварийного знака, актуализируем аптечку «с прицелом на лето» и, зная о том, что летом пробои и проколы колес случаются чаще, не забудем положить в багажник домкрат и баллонный ключ.

Вот и все. Бросьте в бардачок любимые темные очки, и можно отправляться в путь. Яркого вам солнышка, гладких дорог и исключительно приятных впечатлений! ■



СОВЕРШЕНСТВО ПОДВЕСКИ

BILSTEIN поставляет свои амортизаторы на конвейеры многих автопроизводителей, среди которых **Mercedes-Benz, Porsche, BMW, Audi, Bugatti, Ferrari, Lotus и Jaguar**. Современнейшие технологии и инновации, а также бесценный опыт инженеров внедряются во всех **BILSTEIN**-продуктах.

BILSTEIN B1

Установочный комплект для монтажа амортизаторов

Монтажный комплект BILSTEIN включает два пыльника и два отбойника традиционно высокого качества. Замена их необходима при каждой замене амортизатора.

Помимо этого, BILSTEIN предлагает обширный выбор опор амортизаторов.

BILSTEIN B3

Пружины подвески оригинального качества

Пружины для планового ремонта. OE-стандарт — высочайшая прочность на излом. Специальная многократная термообработка после формообразования предупреждает потерю высоты в дальнейшем и обеспечивает длительный срок службы.

BILSTEIN B2 / BILSTEIN B4

Гидравлические и газонаполненные амортизаторы для текущего ремонта

Масляный амортизатор BILSTEIN B2 — выгодная альтернатива оригиналу для текущего ремонта автомобилей, которые в заводской комплектации оснащены гидравлическими амортизаторами.

Газовые амортизаторы BILSTEIN B4, соответствующие качеству комплектации завода-изготовителя автомобилей:

- стабильность характеристик демпфирования, благодаря использованию технологии сжатого газа;
- высокие резервы мощности и надёжности;
- оригинальное качество поставщика на конвейер.

BILSTEIN B6 / BILSTEIN B8 BILSTEIN B6 / BILSTEIN B8 Offroad

Газонаполненные амортизаторы однотрубной конструкции.

Высокомощные спортивные амортизаторы BILSTEIN B6 для стандартной подвески и укороченные BILSTEIN B8 для заниженной подвески, обеспечивают оптимальное сцепление с поверхностью дороги, повышенную курсовую устойчивость.

Предложение для внедорожников включает: BILSTEIN B6 с усиленной конструкцией и настройками, адаптированными для езды по бездорожью и BILSTEIN B8 Offroad, сочетающие оптимальные настройки демпфирования и увеличение клиренса для максимальной проходимости.

BILSTEIN B4 Air suspension module

Модули пневмоподвески

Создав модули пневмоподвески для Mercedes-Benz S-Klasse (W220/C215), BILSTEIN заложил основы производственной программы модулей пневмоподвески BILSTEIN B4 Air suspension module.



Уменьшая клиренс автомобиля, водители стремятся не только к индивидуальному спортивному силуэту, но и к спортивным характеристикам езды, а также к отличному «контролю дороги» при оптимальном комфорте. Для достижения этой цели требуется точное определение идеального занижения и применение высокомогущных технологий демпфирования. Комплекты амортизаторов с пружинами BILSTEIN идеально разрешают эту проблему!

BILSTEIN B12 Pro-Kit BILSTEIN B12 Sportline

Комплект газонаполненных однотрубных амортизаторов и спортивных пружин

Амортизаторы BILSTEIN B12 обеспечивают точную реакцию, превосходную динамику и высокий резерв надёжности.

BILSTEIN B12 Pro-Kit B12 Sportline оснащены спортивными пружинами Eibach и дают возможность занижения подвески до 40 мм и 50 мм соответственно. В конструкции использована технология Bilstein Upside-Down — однотрубный «перевертыш».

BILSTEIN B14 / BILSTEIN B16

Регулируемая подвеска

С регулируемой подвеской BILSTEIN B14 высота клиренса при уменьшении на 50 мм на передней и задней оси может регулироваться в пределах диапазона регулировок подвески, добавляя клиренсу до 20 мм. Подвеска BILSTEIN B16, кроме регулировки по высоте, имеет 9 (для PSS9) или 10 (для PSS10) пар характеристик демпфирования, обеспечивающих профессиональные настройки подвески автомобиля для любой дорожной ситуации. Настройки могут быть выбраны простым поворотом регулятора на самих амортизаторах! Однотрубная технология сжатого газа от BILSTEIN с использованием «перевернутой» конструкции опробована в ходе дорожных испытаний и успешно применяется в автоспорте.

BILSTEIN B16 ridecontrol® BILSTEIN Damp Tronic®

Регулируемая подвеска BILSTEIN B16 ridecontrol даёт водителю возможность настраивать подвеску машины во время движения для конкретных дорожных условий путем нажатия кнопки на панели приборов автомобиля. В режиме «Comfort» амортизаторы четко гасят все неровности дорожного покрытия. В режиме «Sport» настройки дают возможность водителю управлять автомобилем динамичнее, обеспечивая большую безопасность даже в экстремальных условиях. BILSTEIN Damp Tronic поставляется для автомобилей Porsche и Nissan GT-R.



Дистрибьюторы BILSTEIN в Казахстане:

«Phaeton DC»

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

«Tanauto Kazakhstan»

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

www.bilstein.de



NISSAN T



Компания Nissan всеми правдами и неправдами стремится втереться в доверие к россиянам, сказаться своей. Сначала на свет появилась Almera, затем помесь Datsun и Lada, а теперь на арену выходит новый игрок – хэтчбек со слегка подзабытым именем Tiida. Как говорят в Nissan, дебютант разработан и произведен в России для России. Звучит красиво, но, как оказалось, несколько лукаво.

Маркетологи обладают сильным даром убеждения. Люди малосведущие легко ведутся на их десятилетиями отработанные уловки. Но мы-то с вами «в теме», а значит, нас не проведешь. И даже легкого анализа нам достаточно, чтобы понять: новоиспеченная Tiida – не что иное, как помесь хэтчбека Pulsar и седана Sentra. От России во всем этом – только сборка на заводе «ИжАвто» в Ижевске да адаптация некоторых элементов к сложным климатическим и дорожным условиям.

От Pulsar «русская» Tiida взяла внешность. Весьма привлекательную, к слову. Но ее вы и сами оцените. А вот техническую часть, позаимствованную у Sentra, стоит изучить более детально.

В основе всего и вся тут лежит платформа Nissan B, развитие которой началось еще в 2002 году. Сейчас эту «тележку» называют Nissan V, но суть осталась прежней. Спереди установлены стойки конструкции McPherson, сзади – торсионная балка. А вот пол, поперечина за



ТІІДА

задним сиденьем, подрамники, верхние опоры передних стоек и сайлент-блоки у хэтчбека Tiida иные. К тому же инженеры увеличили ход подвесок, перенастроили пружины, амортизаторы и стабилизаторы с прицелом на максимальный комфорт в движении, пусть даже в ущерб управляемости, что подтверждает длинная рулевая рейка, делающая более трех оборотов от упора до упора. Да и не нужна семейному городскому автомобилю острота и

филигранная точность. Главное, чтобы подвеска эффективно «глотала» многочисленные ямки и выбоины, не превращая поездку в бесконечную тряску. И, как говорят коллеги, уже опробовавшие хэтчбек, ехать в нем действительно комфортно.

В Nissan к тому же утверждают, что салон Tiida едва ли не самый просторный в своем классе. В принципе, при 2 м 70 см колесной базы и разумном подходе к компоновке интерьера в этом нет ничего удивительного. Сзади, например, вполне нормально усядутся трое пассажиров. Места в ногах и над головой у них будет более



www.pitstop.kz

ХРОНОТРАСФ

АПРЕЛЬ В ИСТОРИИ



140 лет назад

2 апреля 1875 года родился Уолтер Перси Крайслер – инженер, промышленник, основатель автомобильной корпорации. Карьеру он начал на железной дороге, последовательно сменив множество профессий: от подсобного рабочего до главного инженера и управляющего трестом. В 1911 году банкир Джеймс Сторроу, входивший в управленческий аппарат General Motors, уговорил Крайслера возглавить отделение Buick. На этом посту Крайслер добился невероятных успехов. Когда через несколько лет Уильям Дюрант вернул себе контроль над GM, Уолтер Крайслер как протеже банкиров подал заявление об уходе, но Дюрант удержал его астрономическим окладом и обещанием максимальной независимости. Ненадолго. Из-за принципиальных разногласий с Дюрантом Крайслер в 1919-м все-таки покинул GM. Старые друзья-банкиры нашли Крайслеру новую работу: сначала спасти от банкротства компанию Willys, а затем – Maxwell. Последнюю Крайслер выкупил, а в 1925 году представил первый автомобиль под своим именем.



В течение нескольких лет Крайслер строил обширную империю, выкупив компанию братьев Додж и основав несколько новых марок. Ключевым принципом новой корпорации было инженерное превосходство. Крайслер не только охотно переманивал у конкурентов талантливых конструкторов, но также основал институт собственного имени – до сих пор одно из сильнейших в Америке технических учебных заведений. Помимо корпорации и института, Уолтер Крайслер оставил после себя еще два заметных памятника: небоскреб Chrysler Building и книгу «Жизнь американского рабочего».

65 лет назад

13 апреля 1950 года состоялась премьера Nash Rambler – первого автомобиля, официально названного «компактным». В те годы «Большая тройка» автопроизводителей США «добивала» более мелких конкурентов, и тем, чтобы выжить, требовались нестандартные решения. Фирма Nash не стала строить полноразмерный седан низкой ценовой категории, как Chevrolet или Plymouth, а выпустила за ту же цену меньший, но лучше оснащенный автомобиль. Внешне Rambler повторял более крупные «Нэши» со всеми четырьмя колесами, полностью закрытыми арками. Управляемость, кстати, почти не страдала, так как колеса стояли ближе к центральной оси автомобиля, чем у конкурентов с открытыми передними арками. На момент презентации Rambler предлагался в форме «ложного кабриолета»: с сохранением жестких рамок боковых окон и полностью складной матерчатой крыши. Такая экономия металла была вызвана сокращениями гражданских поставок из-за войны в Корее. На следующий год добавились варианты с нормальным жестким верхом – купе и универсал. Nash Rambler оказался намного успешнее, чем предшествующие попытки сделать американскую малогабаритную машину, и, фактически, основал новый класс – компактный. После слияния Nash и Hudson в корпорацию American Motors производство «Рэмблера» возобновили и позже выделили его в самостоятельную марку.





чем достаточно. Есть тут и центральный подлокотник, и дефлекторы обдува. Но справедливости ради нужно сказать, что простор в ногах задних сиденьев отчасти достигнут за счет сокращения объема багажного отсека. Там всего 307 л, что явно меньше, чем у конкурентов-одноклассников. При этом спинка дивана, будучи сложенной, образует ступеньку, что тоже не есть хорошо, зато объем трюма увеличивается до 1319 л – а это уже неплохо.

Что касается водителя и переднего пассажира, то и тому и другому в Nissan Tiida будет не менее комфортно и просторно, а у водителя перед глазами еще и расположена весьма информативная приборная панель.

В целом интерьер хэтчбека оставляет вполне приятное впечатление. Речь в данном случае не о дизайне, поскольку вкусы у людей разные и оценки могут не совпадать, а о материалах отделки и эргономике. Пластик, конечно, не везде мягкий и местами маркий, а из обивки сидений

предлагается только ткань, но продумано и исполнено все неплохо.

И комплектация на уровне. Даже в базовой предлагается система стабилизации, электростеклоподъемники и аудиосистема с четырьмя динамиками. За доплату можно получить до шести подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, бесключевой доступ в салон и кнопку запуска двигателя, датчики света и дождя, а также мультимедийный комплекс Nissan Connect 2.0 с 6-дюймовым экраном, навигацией и камерой заднего вида. Более того, система обеспечивает доступ к большому количеству приложений: музыка, социальные сети, развлечения, путешествия, поиск Google и Send To Car, поддерживаются возможности обновления навигационной информации о точках интереса (POI) и камер видеонаблюдения с помощью SD-карт – все как в чистокровных Nissan.

Но тогда причем тут Россия? Все дело в адаптации, упомянутой в



NISSAN TIIDA

самом начале. Tiida оснащена аккумулятором увеличенной емкости, обеспечивающим пуск двигателя даже в сильный мороз, подогревом передних сидений и боковых зеркал, усиленными элементами подвески и увеличенным до 155 мм дорожным просветом.

Не повезло только с мотором. Nissan предлагает для Tiida безальтернативный агрегат HR16DE с рабочим объемом 1,6 л. Эта алюминиевая 16-клапанная «четверка» (117 л. с. мощности и 158 Нм крутящего момента) разработана японо-французским альянсом в 2005 году и с тех пор устанавливается на множество моделей как Nissan, так и Renault. Нельзя сказать, что двигатель этот плох. Нет, он заслужил доверие, проверен временем и отличается экономичностью, потребляя в среднем около 6,5 л топлива, но задора у него маловато. Он известен своей вялостью и скукой, чего не скажешь о турбированных агрегатах DIG-T объемом 1,2 и 1,6 л, которые

устанавливаются на европейский Pulsar. Но тут уж есть как есть.

Зато коробок передач у Tiida две. Выбрать можно между 5-ступенчатой механической и вариатором Xtronic. В первом случае 1200-килограммовый хэтчбек разгонится с места до 100 км/ч за 10,6 сек., во втором – чуть медленнее: за 11,3 сек. По максимальной скорости вариатор тоже уступает «механике» – 180 против 188 км/ч. Впрочем, разница не принципиальная.

Как бы там ни было и вне зависимости от привязки российский/не российский, Nissan Tiida получился отличным хэтчбеком с привлекательной внешностью и современной «начинкой». К тому же при прочих равных он еще и стоит дешевле большинства конкурентов, таких, как Mazda3, Ford Focus, Peugeot 308 и Volkswagen Golf. Меньший прайс только у Kia cee'd и Opel Astra. Иными словами, все шансы на успех у метиса Nissan Tiida есть. А коль так, нам остается лишь пожелать ему удачи в нелегкой борьбе за кошелек покупателей. ■



www.pitstop.kz

ХРОНОТРАФ

АПРЕЛЬ В ИСТОРИИ



45 лет назад

10 апреля 1970 года дебютировал Suzuki Jimny – первый в истории компании внедорожник. Исходный замысел принадлежал маленькой фирме Норе, купленной Suzuki в 1968 году. Инженеры «Судзуки» за два года основательно



переработали полноприводную кроху. Серийный мини-джип по всем параметрам вписывался в ограничения, установленные для категории kei-car – машин с наименьшей налоговой ставкой и стоимостью страховки. В частности, чтобы длина не превысила отведенных 3 м, «запаску» положили внутрь кузова, и число мест сократилось до трех. В движение машину приводил двухтактный 359-кубовый мотор мощностью 25 л.с. При массе в 590 кг этого было достаточно даже для преодоления довольно серьезного бездорожья. Репутация надежного и неприхотливого транспортного средства через несколько лет позволила начать масштабный экспорт. Параллельно с ослаблением требований к kei-car росли и «качали мускулы» версии для внутреннего рынка. Экспортные варианты могут быть известны вам как Suzuki Samurai или Sierra. Специфика модели позволяет каждому поколению выпускаться долго. Сейчас на конвейере стоит только третье поколение, дебют которого состоялся в далеком уже 1998-м.

40 лет назад

22 апреля 1975 года был собран первый Cadillac Seville. В ответ на растущую популярность импортных люксовых седанов корпорация GM выпустила собственную высококлассную модель «европейских» размеров. Ради этого пришлось пойти на ряд важных компромиссов. Во-первых, все имеющиеся «Кадиллаки» были минимум на полметра длиннее самого большого



«Мерседеса», так что за основу пришлось брать платформу компакта Chevrolet Nova. Во-вторых, все «Кадиллаки» оснащались титаническими V8, непригодными для 5-метровой машины, поэтому под капотом Seville прописался 5,7-литровый мотор от «Олдсмобилей». В-третьих, все «Кадиллаки» были исключительно просторными машинами, и, чтобы не потерять объем внутреннего пространства, пришлось коренным образом менять силуэт автомобиля: стойки кузова сделали почти

INFINITI Q50



МАШИНА С ХАРАКТЕРОМ

В модельной иерархии Q50 является заменой Infiniti с литерой G. Но с предшественником ее ничего не роднит, разве что размеры. В остальном это совершенно новый автомобиль с очень эффектным дизайном.

Сбоку седан выглядит как элегантный спорткар, только 4-дверный. Спереди он хищный и агрессивный, с хмурым и пронзительным «взглядом». Сзади смотрится мускулисто и рельефно. Хотя, чего уж там, с любого ракурса Q50 привлекает внимание эстетичностью.

Интерьер — как люксовый монокок. Здесь все удобно, гармонично и высокотехнологично. Легендарные механические часы ушли в небытие, но есть система Infiniti InTouch и два монитора (8- и 7-дюймовые), на один из которых можно выводить время, при этом водитель сам выбирает вид часов

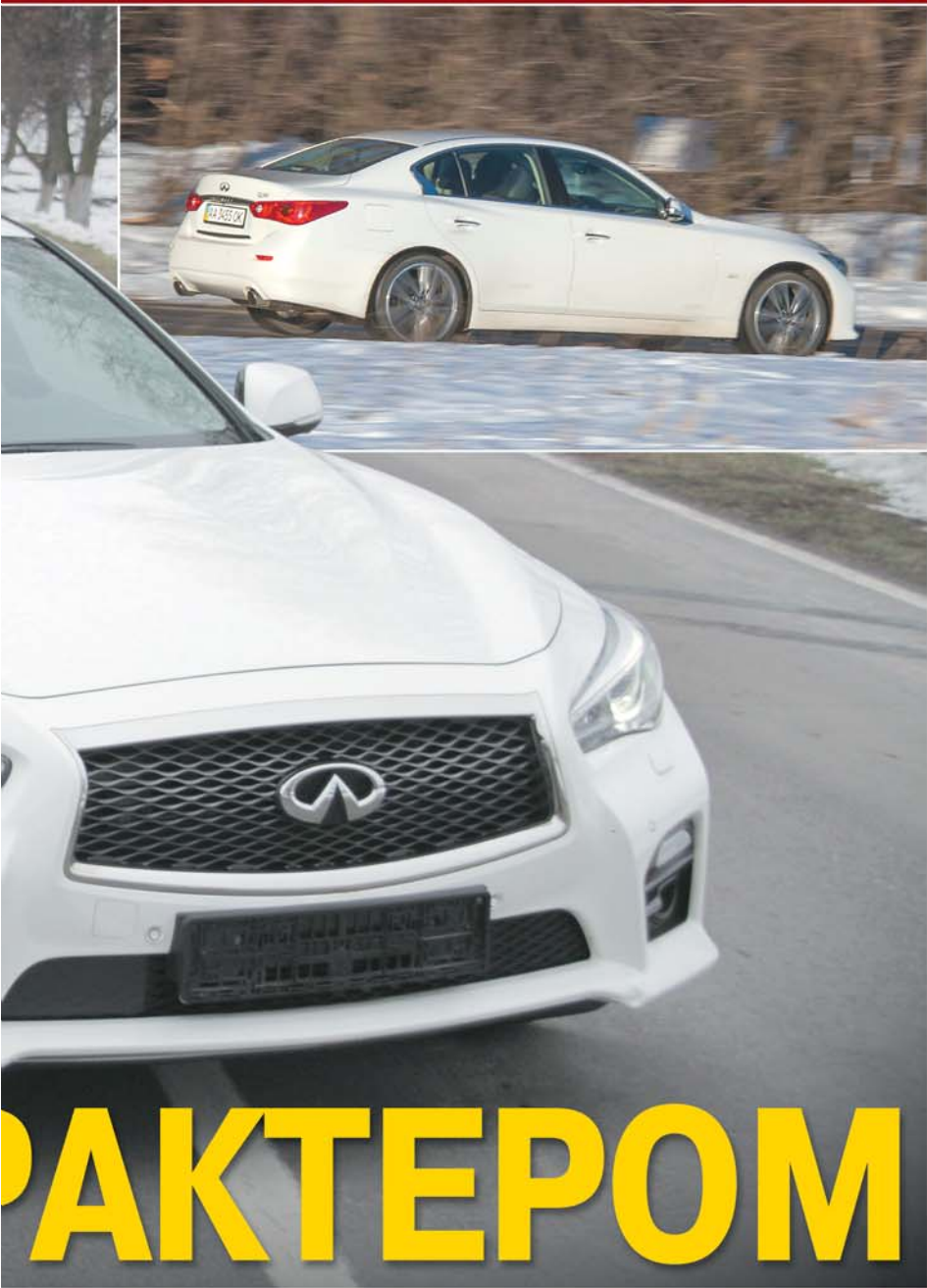
Infiniti Q50 — совсем свежая, можно сказать, еще горячая модель премиального подразделения Nissan. Дизайн — от автора Nissan GT-R, технологии — от флагмана QX56, мотор — от Mercedes-Benz, настройки шасси — от Себастьяна Феттеля...

на экране. Да и вообще, здесь практически все можно настроить под себя, подключить любые девайсы и носители, загрузить приложения и настроить почтовые серверы.

Нижний тачскрин очень напоминает планшет. Качество изображения достойное, равно как и чувствительность сенсоров. Управление климат-контролем, показатели перегрузки — на этот экран выводится любая информация. Как видно по консоли, в

Infiniti решили избавиться от россыпи кнопок, но подошли к этому без фанатизма. Так, по бокам нижнего дисплея продублированы клавиши, которыми, по мнению разработчиков, водитель пользуется чаще всего. Правда, не хватает тряпочки в комплекте — уж очень маркий монитор.

На верхний экран выводится картинка с камер и данные навигационной системы. Управлять им можно при помощи удобной «крутилки»,



РАКТЕРОМ

расположенной по правую руку водителя. Чтобы выбрать режим езды, не нужно копаться в меню мультимедиа. Переключатель Infiniti Drive Mode Selector вынесен на отдельное место — тоже под рукой. Если у машины несколько хозяев (муж и жена, например), Infiniti Q50 может «запомнить» списки контактов в телефоне и привычные для каждого из них режимы езды.

Перед глазами водителя — информативная и хорошо читаемая приборная панель. Ничего сверхъестественного в ней нет, но смотрится она гармонично и, главное, удобно.

В компании Nissan любят вспоминать специалистов NASA — их привлекали к разработке салонных кресел, которыми теперь

комплекуются практически все новые модели Nissan и Infiniti. Не возьмемся утверждать, что кресла действительно созданы с применением космических технологий и улучшают кровообращение, но сидеть на месте водителя и в самом деле комфортно. Задний диван тоже удобен, но на нем сильно не разгуляешься: для рослого человека потолок будет низковат. Впрочем, пассажирам среднего роста места над головами, как и пространства для ног, будет вполне достаточно.

Объем багажного отделения Q50 составляет 500 л. Если возникнет необходимость перевезти лыжи, в спинках задних кресел можно открыть лючок. Из особенностей багажника стоит отметить утопленные вовнутрь арки, которые «съедают» полезный объем.

«ХРОНОТРАФ»

АПРЕЛЬ В ИСТОРИИ



вертикальными, изменив соответственно и посадку водителя. Так был найден пластический ключ, вскоре ставший актуальным для всей американской автоиндустрии. Кроме того,



«Севиля» получил первую в мире систему электронного центрального впрыска и первые в США сдвоенные квадратные головные фары. С 1978 года на Seville ставили бортовой компьютер и первый в США легковой дизель. Этот мотор явно не соответствовал образу марки как в плане отдачи, так и в плане надежности. Из-за крайне высокой цены спрос на Seville был не слишком высок, но GM надолго сохранила эту модель в производственной программе. Лишь в третьем поколении удалось найти правильное направление развития, когда появилась версия STS — Seville Touring Sedan. Современный Cadillac XTS — дальний потомок «Севиля».

30 лет назад

5 апреля 1985 года на конвейер встал Ford Scorpio. Эта модель заменяла на европейских рынках хорошо зарекомендовавшую себя «Гранадю». Смена имени была вызвана коррекцией имиджа. Оставаясь простым технически, «Форд» в 80-е сделал ставку на авангардные аэродинамичные кузова, вместе с «Опелем» задав новый тренд в дизайне. Богатое оснащение также было традицией больших европейских «Фордов», но и здесь компания смогла удивить, включив АБС в стандартную комплектацию даже базовых версий. Линейка силовых установок была широка, но это были довольно старые двигатели без потенциала для дальнейшего развития, и по-настоящему мощного варианта пришлось ждать до 1990 года, когда фирма Cosworth подготовила 24-



клапанный вариант заслуженной 2,9-литровой «шестерки». Правда, тут выяснилось, что трансмиссия не обладает достаточным запасом прочности. Другой ошибкой «Форда» была ставка исключительно на кузов «хэтчбек». К концу 80-х мода на него пошла на спад, и пришлось срочно выпускать седан (1990) и универсал (1992). Но в целом Scorpio был успешным автомобилем, поэтому «Форд» в 1994 году решился на выпуск следующего поколения. Однако в этот раз со стилем откровенно перемудрили, да и в «гонке моторов» на вызов брошенный «Мерседесом» и БМВ, ответить оказалось нечем, поэтому уже через четыре года европейский «Форд» бизнес-класса стал достоянием истории.



Сбалансированные настройки шасси, как говорят в Infiniti, заслуга самого Себастьяна Феттеля. Именно чемпион «Формулы-1» принимал непосредственное участие в доводке Q50.



Безопасность Infiniti Q50 заслуживает особого внимания. Начнем с «щита безопасности» (Safety Shield). Он объединяет 7 систем безопасности и работает на предотвращение вероятности ДТП. Если авария все же произошла, электроника предотвратит повторное столкновение или возможный вылет на встречную полосу.

«Щит безопасности» активируется специальной кнопкой, расположенной на рулевом колесе. После ее нажатия системы мониторинга начинают отслеживать пространство вокруг автомобиля и дорожную разметку. Если, к примеру, водитель меняет полосу движения без использования «поворотников», автоматика сама скорректирует траекторию движения согласно разметке. Плюс к

этому система может самостоятельно ускорять до заданной скорости автомобиль или останавливать его в случае возникновения угрозы столкновения.

Помимо всего прочего, Infiniti Q50 может остановиться и при движении задним ходом, если водитель, сдавая назад, вдруг не увидел препятствие. «Щит безопасности» доступен только в максимальной комплектации Q50.

Сочный драйв с немецким звуком

Автомобили Infiniti всегда славились «поставленным голосом». Уверены, что многие почитатели этой марки могут опознавать их в движении даже с закрытыми глазами, только на слух. Но тут нужна небольшая ремарка.

Q50 предлагается с тремя вариантами силовой

INFINITI Q50

Впечатлило рулевое управление.
Его можно настроить под свои
личные предпочтения.



установки. Два из них — моторы от Mercedes: дизельный, объемом 2,1 л, и 2-литровый бензиновый турбомотор, доступный с задним приводом. Также есть полный привод и гибридная установка, состоящая из 3,5-литрового агрегата и электродвигателей. К нам на тест попала бензиновая модификация, которая стоит, между прочим, в полтора раза дешевле гибридной.

Специалисты Infiniti доработали мотор от Mercedes-Benz, «выжав» из него 211 сил и 350 Нм. Почему был взят немецкий мотор? Все очень просто: у Infiniti сплошь и рядом атмосферные «бензосжиратели», пугающие европейцев объемом и расходом. Разработка своего турбоагрегата потребовала

бы значительных расходов, поэтому японцы и договорились с «Мерседес» о таком вот сотрудничестве.

Несмотря на немецкое происхождение, мотор работает как родное сердце Infiniti. Особенно в режиме «Спорт», когда машина становится ощутимо бодрее, а звучание двигателя громче и «сочнее». Разгон до 100 км/ч — за 7,3 секунды. Правда, по ощущениям этого не скажешь: эмоции «съедают» хорошая шумоизоляция и плавные реакции. Впрочем, благодаря заднему приводу, Q50 все же может подарить чувство драйва. Если «придавить» в вираже, машина способна уйти в занос, и можно слегка подрифтовать. Но стоит только активировать системы безопасности, и машина будет послушно

www.pitstop.kz

№47
ДИСКОНТ


Лидер
заказ такси

МНОГОКАНАЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН

3550-550/3-7777-3

СМС ЗАКАЗ

8-777-3550-550

ЗАКАЗ ТАКСИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

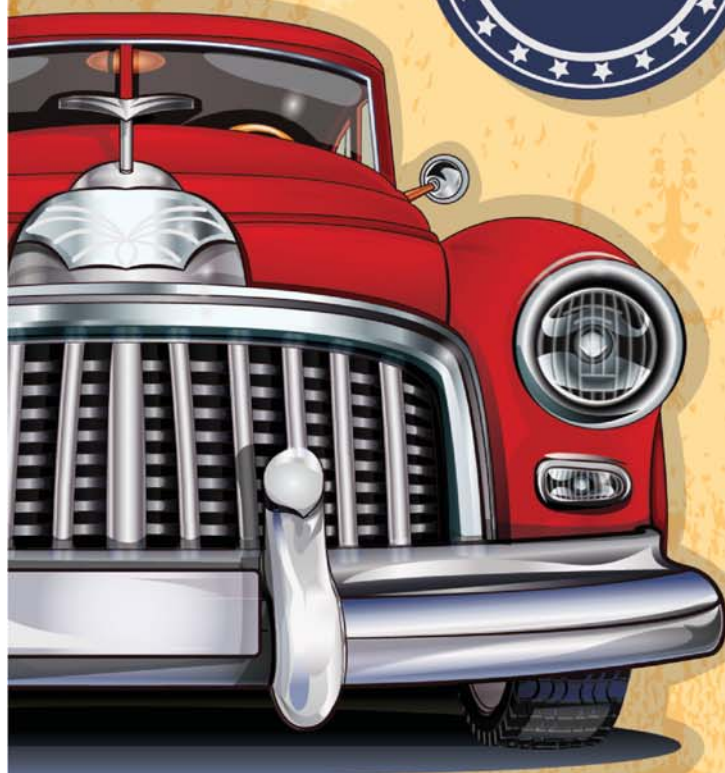
WWW.TAXI-LEADER.KZ

КОРОТКИЙ НОМЕР

4312*

СКИДКА

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



**БЫСТРО!
КОМФОРТНО!
БЕЗОПАСНО!**

***1 мин. 40 тг.**



Здесь практически все можно настроить под себя, подключить любые девайсы и носители, загрузить приложения и настроить почтовые серверы.



«облизывать» даже самые острые повороты, сглаживая ошибки водителя.

Очень впечатлило адаптивное рулевое управление. Его можно настроить под свои личные предпочтения, и, если задать максимальную жесткость рулю, можно получить превосходный отклик и реакции, сравнимые с рулевым управлением настоящего спорт-кара. Такие вариации стали возможными после внедрения конструкции, исключаяющей прямую механическую связь между рулем и колесами. Система Direct Adaptive Steering также предлагается только в топовом исполнении Q50.

Для автомобиля предусмотрены и разные режимы работы двигателя и КПП. Если выбрать обычный режим работы и ехать неспешно по трассе со скоростью 100 км/ч, машина с 2-литровым мотором будет потреблять порядка 6 л топлива. При агрессивной езде с включенным спортивным режимом расходуется порядка 11-12 л, а то и больше.

Сбалансированные настройки шасси, как говорят в Infiniti, заслуга самого Себастьяна Феттеля. Именно чемпион «Формулы-1» принимал непосредственное участие в доводке Q50. Неудивительно поэтому, что подвеска обеспечивает четкость движения в сочетании с тихой и комфортной обработкой неровностей. В целом же подвеска сбита и достаточно жесткая, но не «зубодробильная».

Резюмируя, признаем, что компании Infiniti удалось создать действительно яркий седан, способный подарить «спортивную роскошь». При этом он может ехать почти самостоятельно, предупреждая возможные неприятности в пути. Но все же, учитывая состояние наших далеких от идеала дорог, не следует слепо доверять электронике. А значит, все новомодные системы мониторинга полосы и адаптивного круиз-контроля, скорее всего, для казахстанского покупателя останутся не более чем опцией «про запас».

Astonish®

...премиуми қарестба!



**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

RENAULT SANDERO: ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС



Новый Sandero — довольно скромный и доступный автомобиль. Он не блещет эффектной внешностью, но выглядит современно и по уровню оснащения может стать отличным выбором для тех, кому не нужны сомнительные излишества и кто не готов за них переплачивать.

По сути, экстерьер New Sandero повторяет облик седана Logan, за исключением багажника, конечно. Автомобиль не смотрится дешево и, как снаружи, так и внутри, выглядит симпатично и гармонично. Если присмотреться к задним фонарям, поневоле вспоминается VW Polo — и это безусловный комплимент в сторону бюджетного «Сандеро».

Не дорого, но и не сердито

Даже в базовом исполнении салон встречает пусть и жестковатым, но не скрипучим и приятным на вид пластиком. Торпедо унифицированное с «Логаном» и почти такое же, как у внедорожного Duster. Центральная консоль и дефлекторы обдува могут иметь хромированную окантовку. Есть хром и на дверных ручках — мелочь, но приятная, придающая интерьеру солидность. Также радует своей практичностью обивка кресел, которая, к слову, легко очищается от пыли и грязи.

В зависимости от комплектации или по желанию клиента «Сандеро» может иметь кондиционер или климат-контроль. Мы не проверяли на эффективность работу кондиционера, так как наши тесты пришлось на раннюю весну, а вот качественный и быстрый прогрев салона отметили положительно.

Водитель, который впервые сядет за руль «Рено Сандеро», вряд ли сразу найдет кнопки управления задними окнами. Они находятся не на блоке водительской двери, а в нижней части центральной консоли. Поначалу это может показаться непривычным, но в работе становится очень даже удобным решением: сидящий справа пассажир способен сам открывать/закрывать окна сзади. Он же может заблокировать стеклоподъемники, когда на «галерке», например, сидят дети. Таким образом, водителю не надо отвлекаться от дороги. А вот расположенная рядом клавиша активации круиз-контроля и ограничителя скорости все же будет вынуждать сидящего за рулем уводить взгляд.

Несмотря на принадлежность к бюджетному классу, для Renault Sandero предлагается мультимедийная навигационная система Media NAV. Очень удобный гаджет, который позволяет подключать телефон, прописывать путь движения и проигрывать музыку с «флешки». Но



RENAULT SANDERO



мультимедиа доступна только за доплату и лишь для комплектации Privilege. По умолчанию же такая версия оборудуется аудиосистемой CD-MP3 с 4 динамиками, которая тем не менее тоже позволяет считывать информацию при помощи USB или через AUX. В наличии также Bluetooth. Будь то Media NAV или аудиосистема, как в нашем случае, управлять музыкой можно подрулевым джойстиком. Читатели Renault не понаслышке знают, что этот джойстик куда удобнее кнопок на руле, хотя бы потому, что он всегда в горизонтальном положении (независимо от угла поворота «баранки»).

Из салонных удобств можно еще

отметить вместительный перчаточный ящик и бардачок в верхней части торпедо. Есть подстаканники и прочие отделения для мелочевки.

Панель приборов лаконична и в то же время выглядит нарядно. Данные с нее считываются легко. На «приборке» имеется небольшой ЖК-дисплей бортового компьютера, на который выводятся данные о запасе хода и количестве израсходованного топлива, то есть можно четко увидеть, сколько литров было потрачено за ту или иную поездку или с момента заправки. Такая функция характерна для автомобилей Renault.

Руль великоват, но достаточно

удобен по профилю и толщине обода. В некоторых комплектациях он может иметь кожаную оплетку.

К посадке на заднем диване «Сандеро» особых претензий нет, но людям рослым там будет тесно: небольшие габариты и наличие багажника априори не могут позволить салону быть просторным. Впрочем, при попытке сесть самому за собой (при росте 176 см), обнаружилось, что места для ног в заднем ряду вполне достаточно.

Передний ряд кресел в зависимости от комплектации может иметь регулировки по высоте. С такими креслами и благодаря обширному остеклению и крупным зеркалам обзорность с места водителя для людей любого роста будет комфортной.

Багажный отсек порадует владельца своей вместительностью. Если снять полочку, его можно забить багажом под самую крышу. В обычном состоянии его объем составляет 320 л и может быть увеличен за счет пространства от складного заднего ряда кресел.

Сбалансированный драйв

В Казахстане New Sandero предлагается с тремя бензиновыми моторами: 1,2 л (75 л.с.), 1,6 л (82 л.с.) и 1,6 л (102 л.с.). Нам на тест досталась самая мощная модификация. Отметим, что независимо от типа двигателя коробка передач доступна только одна — 5-ступенчатая механическая.

По сути, внешне New Sandero повторяет облик седана Logan за исключением задней части.





Не стоит бояться «механики». Инженеры Renault позаботились о том, чтобы даже начинающий водитель переключал передачи вовремя. Для этого на приборном щитке расположены специальные индикаторы, подсказывающие водителю о необходимости повышать или понижать передачи. Правда, опция доступна только в средней и максимальной комплектациях.

Если для будущего владельца «Сандеро» важна динамика, то рекомендуем остановить свой выбор на 102-сильной версии. Конечно же, она проигрывает по экономичности базовому 1,2-литровому мотору, но обеспечивает неплохую динамику: от нуля до сотни за 10,5 сек., что для бюджетной «малолитражки» можно считать неплохим показателем.

Конечно же, «Сандеро» не создавался с акцентом на динамические показатели, но 102-сильный мотор позволяет чувствовать себя уверенно на городских дорогах и весомо экономить на загородных, где по паспортным данным расход топлива составит порядка 6 л на 100 км пути.

Говоря о скорости, необходимо отметить, что Sandero действительно

Акция!

SWAG награждает наилучшие СТО



QUALITY SINCE 1954

Купите продукцию SWAG на сумму свыше 70 000 тенге

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



*Предложение действует в указанный период или до исчерпания подарков
*В акции принимают участие только станции техобслуживания

Официальные дилеры SWAG:

Phaeton DC

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

Tanauto Kazakhstan

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

Mega Motors

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

SWAG is a bilstein group brand

www.swag.de



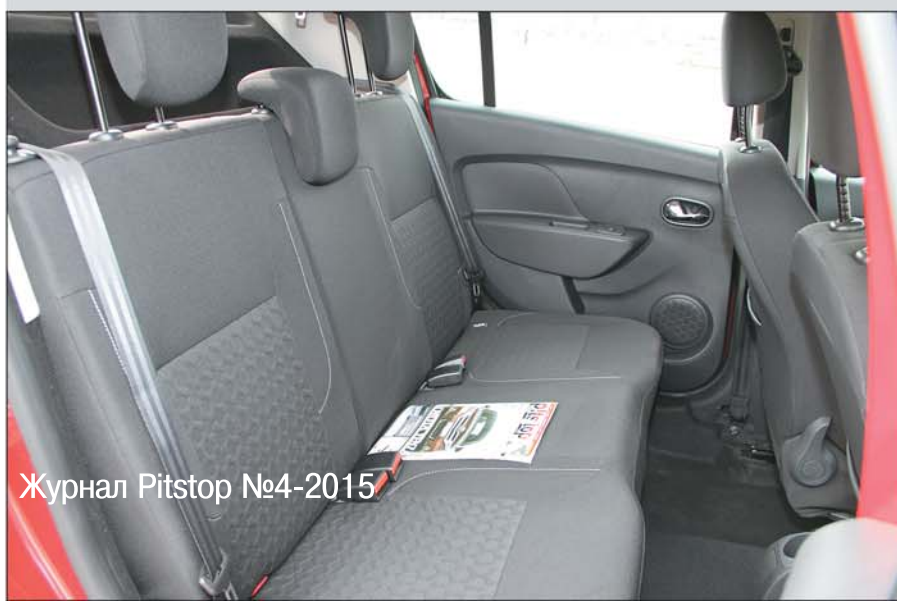
Реклама



способен ехать до максимальной отметки спидометра в 180 км/ч, правда, только вниз или по прямой. При такой динамике внутри салона слишком шумно и не особо комфортно. На более умеренных скоростях двигатель слышно значительно меньше и водитель может общаться с пассажирами, не повышая голос. Впрочем, речь ведь идет о бюджетном семейном автомобиле, а не о горячем спортивном хэтчбэке, и требовать от «Сандеро» при его ценнике хорошей звукоизоляции, отточенной управляемости и спортивной динамики будет неразумно.



Не стоит тащить машину в бездорожье. Если с легкой пересеченной местностью «Сандеро» еще справится, то незащищенному днищу со шлангами, проводами и трубопроводами даже легкая колея категорически противопоказана. Стихия «Сандеро» — это городские ровные дороги и перемещение на скорости до 90 км/ч. А для активного загородного отдыха лучше присмотреться к более «внедорожной» версии — «Сандеро» с приставкой Stepway. У нее и дорожный просвет получше, и наиболее страдающие от грунта и песка участки кузова защищены пластиковыми накладками.



Renault Sandero — отличный выбор для тех, кто хочет жить сегодня. Автомобиль доступен по цене, в меру динамичен и достаточно хорошо оснащен. При этом мы не нашли у него ни одной ненужной опции, а значит, его можно с уверенностью назвать образцом в соотношении цена/качество. ■

“ТЯЖЕЛЫЕ” КАНИКУЛЫ

PR

Первые майские праздники, как правило, открывают для горожан сезон активного отдыха. Рыболовы-охотники и рядовые туристы стремятся проводить выходные на природе, выбирая красивейшие места, которыми богаты наши края. А дачники с удовольствием проводят свободное время на своих участках. Так или иначе в летнее время возрастает активность автотуристов, к числу которых можно отнести всех любителей путешествовать, выезжать на природу, в горы или к озерам, на дачи, посещать разного рода достопримечательности.

К автомобильному путешествию обычно готовятся заранее. Оно и понятно: надо взять хороший запас еды, одежды, воды, одним словом, забить багажник машины, а по возможности и ее прицеп под завязку. Но кому доводилось управлять таким перегруженным автомобилем, наверняка согласится с утверждением, что нагрузка на подвеску при загруженном багажнике и пассажирском отсеке распределяется неравномерно. Тем более это актуально для автомобиля, укомплектованного прицепом. Дорожный просвет при этом уменьшается в области задней оси, а передняя ось, напротив, разгружается. Это негативно сказывается на управляемости автомобиля и уменьшает ресурс подвески.

Опасность таких перегрузок заключается еще и в том, что при не соблюдении заложенных производителем автомобиля ограничениях снаряженной массы (рассчитывается для каждой модели индивидуально) пружины не могут справиться с перегрузками и попросту «просаживаются». При этом у подвески не остается свободного хода для демпфирования неровностей дороги. И чем чаще возникают перегрузки, тем быстрее «устают» пружины.

Кто-то решает эту проблему специальными «проставками» и накладками, продлевая на какое-то время срок службы пружин. Но есть и более цивилизованный способ — установить на автомобиль специальные усиленные пружины.

Для усиления подвески автомобиля, предназначенного для активного отдыха или буксирования прицепа, Lesjöfors разработал особую линейку усиленных пружин, рассчитанную на популярные в странах СНГ модели автомобилей.

Усиленные пружины Lesjöfors жестче стандартных на 15% — 30% в зависимости от транспортного средства, для которого они разрабатывались. Они могут выдерживать более сильные нагрузки, а значит, и сохранять при загрузке задней оси стабильное управление автомобилем.

Для увеличения жесткости, пружины изготавливаются из проволоки большего сечения и они немного короче стандартных, чтобы задняя часть автомобиля сильно не поднималась без нагрузки. При небольшом ухудшении комфорта задних пассажиров, подвеска становится более «собранной», что положительно сказывается на управляемости и внешнем облике автомобиля при эксплуатации с большими нагрузками.

Усиленные пружины Lesjöfors рассчитаны на эксплуатацию со стандартными амортизаторами. Следовательно, при их монтаже нет необходимости в переоборудовании подвески или установке дополнительных компонентов.



Принимая во внимание различные характеристики усиленных и стандартных пружин, крайне важно заменять или устанавливать усиленные пружины попарно для предотвращения потенциально опасного дисбаланса в посадке автомобиля.

Установка усиленных пружин попарно для буксировки или перевозки тяжелых грузов обеспечивает улучшение ходовых качеств автомобиля и правильную высоту дорожного просвета, а также защиту от рисков, связанных с плохим рулевым управлением, плохим сцеплением с дорогой и увеличением тормозного пути.

Все усиленные винтовые пружины Lesjöfors поставляются с 3-летней гарантией.

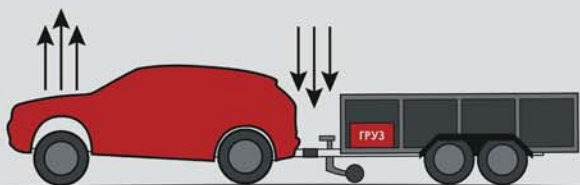
Среди прочих моделей ассортимент усиленных пружин Lesjöfors покрывает и следующие модели автомобилей: Opel Astra, Ford Focus, Volkswagen Passat, LADA, Peugeot 407, Nissan Primera, Audi A4, Opel Vectra, BMW 3-Series.

Наряду с усиленными пружинами, Lesjöfors также изготавливает и широкий спектр усиленных рессор для полноприводных автомобилей и легкой коммерческой техники. Как правило, это рессоры с дополнительным листом, позволяющим рессоре возвращаться к исходной форме и выдерживать более тяжелые нагрузки.

Ассортимент таких рессор, вместе с U-болтами, превышает 200 наименований и охватывает более 70 различных моделей. Рессоры поставляются в готовом к установке виде и поддерживаются 2-летней гарантией.

Ассортимент усиленных рессор Lesjöfors доступен для следующих моделей: Citroen Jumper, Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, Peugeot Boxer.

Продукция Lesjöfors отвечает самым высоким стандартам качества. Все пружины Lesjöfors производятся в Швеции на собственном заводе в соответствии со стандартами ISO 9001, ISO 14001, ISO/TS 16949, и соответствуют либо превосходят качество оригинала. ■



Просадка в районе задней оси автомобиля из-за чрезмерной нагрузки — задняя ось опущена ниже уровня передней оси, что негативно сказывается на управляемости автомобиля.



«КОЧЕВНИК-ТРОФИ»

Соревнования «Кочевник-Трофи», проходившие во время продолжительных весенних каникул с 22 по 24 марта, открыли серию Чемпионатов Республики Казахстан по трофи-рейдам. В общей сложности в мартовском рейде приняло участие 28 «джиперов», среди которых были экипажи из Астаны, Алматы и Караганды. Соревнования проводились в районе Чилика.



Традиционно для рейда «Кочевник-Трофи» спортсменов поделили на пять категорий: TP1 – внедорожники серийного производства, с размером авторезины 32 дюйма включительно; TP2 – автомобили серийного производства, но с измененной подвеской, установленными лебедками и резиной до 35 дюймов включительно; настоящие монстры TP3 – внедорожники, подготовленные к серьезному бездорожью, переделанные или собранные самостоятельно из различных деталей, с неограниченным размером резины; ATV – квадроциклы и SSV – утилитарные квадроциклы (side-by-side).

«Кочевник» является самым протяженным из всех этапов чемпионата



Казахстана. В течение трех дней спортсменам предстояло пройти три спецучастка (СУ), различных по протяженности и сложности.

В первые два дня гонщики состязались в GPS-ориентировании на местности.

Далее было около 400 км по болотам, барханам и горной местности. На этом участке организаторы разместили в общей сложности 70 контрольных точек, при этом для каждого класса автомобилей предназначались свои контрольные точки с адекватной степенью сложности. Среди них были как обязательные, игнорирование которых грозило аннулированием результата с присвоением участнику последнего места, так и необязательные, за пропуск которых начислялось от 20

до 40 минут пенализации. Так что для успешного прохождения дистанции спортсменам приходилось использовать не только весь свой джиперский опыт, но и оперативно принимать стратегические решения.

В третий день спортсмены испытывали свои силы и возможности техники на кольцевой гонке, представлявшей собой замкнутую трассу длиной около 2 км. Задача была поставлена простая: проехать за отведенное контрольное время как можно больше кругов. Но до старта третьего СУ добрались не все — сошел один квадроцикл и один автомобиль класса TP2. Оставшиеся же в строю в полной мере испытали на себе все прелести грязевых ванн. На первый взгляд трасса была простой: вначале

прямой скоростной отрезок, затем водяной участок с илистым вязким дном, болотисто-грязевая часть и напоследок опять скоростной прогон. Но она оказалась по зубам не каждому спортсмену. В злосчастную трясиину угодили все, а многие так и просидели в ней до окончания гонки.

В итоге в классе TP1 одержал победу экипаж спортсмена Фролова.

Первое место в классе TP2 уверенно занял многократный победитель всевозможных трофи-рейдов — экипаж Мандриченко Олега.

В классе TP3 лидировал карагандинский экипаж Скорик Геннадия.

В классе ATV первое место разделили два спортсмена: Антимиров Максим и Подпорин Александр. ■

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



ВЫЗОВ ПУСТЫНЕ!



Abu Dhabi Des

Abu Dhabi Desert Challenge – самое престижное в мире международное дорожное ралли, которое по праву считается одним из сложнейших и наиболее зрелищных этапов Кубка мира по ралли-рейдам.

Гонка, проходившая с 26 марта по 2 апреля, в этом году отметила свою 25 годовщину. Местом ее проведения стали пески самой жаркой пустыни Востока – Руб-эль-Хали. И недаром многие называют эту гонку «адской»: палящее солнце, невыносимая жара, сильный ветер, вздымающий клубы песка. И в таких изматывающих условиях надо гнать по бесконечным раскаленным дюнам, преодолевая в песках в среднем по 400 км каждый день.

Абу Даби – пять дней, пять этапов. 2092 км один на один с бескрайней безлюдной песчаной равниной. 48 автомобилей, 47 мотоциклов и 6 квадроциклов решились бросить вызов пустыне.

Казахстан представляло четыре экипажа. Пилот Денис Березовский и штурман Игнат Фальков выступали от команды Astana Motorsports. Два других экипажа – первый в составе пилота Каната Шагирова и штурмана Александра Мороза и второй с пилотом Юрием Сазоновым и штурманом





ert Challenge

Арсланом Сахимовым – представляли команду MobilEx Racing Team. Пилот Андрей Чередников и штурман Дмитрий Цыро составили четвертый экипаж.

26 марта заработала штаб-квартира ралли. В этот же день состоялась традиционная предстартовая пресс-конференция, участники прошли административную проверку, получили бортовые номера и навигационное оборудование.

27 марта по назначенному графику все участники прошли техническую проверку. Затем были проведены маркировка и опломбирование основных узлов и агрегатов техники спортсменов. После этих обязательных процедур автомобили поместили в закрытый парк.

Кто следил за прошлогодними гонками ADDC, наверняка помнит, что экипаж Дениса Березовского занимал лидирующую позицию в классе T2, но был дисквалифицирован по причине несоответствия техническому регламенту FIA: маховик не соответствовал весовым параметрам. И на этот раз во время



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



ВЫБИРАЙ ЛУЧШЕЕ!



АВТОХИМИЯ | АВТОКОСМЕТИКА | АВТОАКСЕССУАРЫ

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

Abu Dhabi Desert Challenge



техпроверки возникла та же проблема. Новый маховик — стандартная, к слову, деталь — опять не соответствовал техрегламенту FIA. Но других вариантов детали просто не производят! Решение было найдено: маховик утяжелили до необходимого веса с помощью обычной гайки. При этом нельзя было исключать вариант, что такое решение может привести к аннулированию результатов на финише, где предстояла очередная техпроверка. Гайку могли признать частью модификации двигателя и засчитать это как нарушение техрегламента. После долгого обсуждения проблемы, в которое включились участники команды и работники компании, предоставляющей автомобиль для гонок и осуществляющей его техническое обслуживание, было принято непростое решение участвовать в гонке.

28 марта был дан официальный старт. Пролог гонки протяженностью 2,4 км прошел на трассе Формулы-1 в Yas Marina. Решение организаторов провести его на полностью асфальтовом покрытии для участников гонки стало неожиданностью. Но организаторы сделали из пролога настоящее зрелище, приуроченное к 25-летию гонки. И хоть теоретически полученное в ходе пролога время считается зачетным, многие



спортсмены решили не рисковать и берегли технику и резину для предстоящих 5 дней в знойной пустыне и трассы общей протяженностью около 2000 км.

Судьба наших экипажей складывалась по-разному. Экипаж Дениса Березовского и Игната Фалькова, несмотря на то что их автомобиль практически каждый день преследовали технические неполадки, уверенно удерживал 3-ю позицию в классе T2. А бороться пришлось и с оторванным глушителем, и с пробитым радиатором, и с пропадающим сцеплением, и с перебоями радиосвязи. При чем если сцепление как-то удавалось наладить, то связь, установленная в шлемах, работать на такой жаре первые три этапа гонки категорически отказывалась.

На четвертом этапе экипаж пришел к финишу первым и с таким же результатом намеревался выступить на следующий день. Но не на шутку разгулявшаяся с ночи песчаная буря спутала все планы спортсменов. Из-за очень плохой видимости в целях безопасности организаторы приняли решение отменить 5-й заключительный этап гонки. Итоги подводили по результатам предыдущих 4-х. И экипаж команды Astana Motorsports в составе Дениса Березовского и Игната Фалькова

оказался на 3-м месте в своей категории T2 и на 15-й позиции в абсолютном зачете.

Гораздо меньше повезло команде MobilEx Racing Team: ни один из двух ее экипажей так и не добрался до финиша. На первом этапе экипаж Юрия Сазонова и Арслана Сахимова вынужден был прекратить гонку: не выдержав нагрузки, вышла из строя поршневая группа двигателя, и такую поломку починить на ходу было невозможно. На третий день угодил в аварию автомобиль Каната Шагирова и Александра Мороза. Механики смогли отремонтировать машину буквально за несколько часов, и экипаж был готов стартовать на следующем этапе, но 27 часов пенализации за «невозвращение финиша», делали продолжение гонки бессмысленным, поскольку за оставшиеся 2 дня наверстать такое время было нереально. В результате спортсмены приняли решение гонку прекратить.

Экипаж Андрея Чередникова и Дмитрия Цыро тоже не избежал проблем с техническими неполадками. Как следствие — финиш на 17-й позиции в абсолютном зачете.

Лидером гонки по подведенным первоначально итогам стал знаменитый раллист — Нассер Аль-Аттия. Но после технической проверки, которой особенно тщательно подвергаются машины победителей, было установлено нарушение: ход подвески автомобиля не соответствовал требованиям регламента. Автомобиль поэтому был дисквалифицирован, а результат спортсмена аннулирован. В итоге первое место оказалось у российского экипажа в составе Владимира Васильева и Константина Жильцова.

Казахстанские же спортсмены теперь готовятся принять участие в третьем этапе Кубка мира по ралли-рейдам, который пройдет в Катаре нынешней весной.

РАЛЛИ МЕКСИКИ

РОЛИ
ВТОРОГО
ПЛАНА

Из снегов Швеции Чемпионат мира по ралли переместился на пыльное мексиканское высокогорье. Двигатели получили понижение мощности из-за разряженного воздуха, а гонщики – булыжники, скрывающиеся в пыли. В прошлом году немало экипажей стало жертвами этих суровых условий.

На этот раз началось все достаточно спокойно. Лидером на шейкдауне стал Себастьян Ожье, опередивший Тьерри Невилля и Криса Мика. Во время первого спецучастка для лидера чемпионата все стало складываться уже не так радужно, и он оказался лишь третьим, пропустив вперед Невилля и Бартелли. Но так как доп был протяженностью всего в 1 км, то и отрывы были в пределах 1 секунды.

Следующий спецучасток был немногим длиннее, но уже больше походил на настоящую гоночную. Возможно, поэтому лидер чемпионата сумел «расправить крылья» и выйти в лидеры. Однако Невилль по-прежнему держался неподалеку от Ожье. А Миккельсон пополнил призовую тройку. Тем и завершился первый зрительский день ралли Мексики. В пятницу пилотов

ждала настоящая борьба.

Первый же пятничный доп сразу начал испытывать участников на прочность. Непростой маршрут с подъемом в гору и последующим спуском к озеру поддался не всем. Отт Тянок не справился с управлением и отправил свой автомобиль в озеро. Мало того, что ему пришлось сойти с дистанции, так еще и доп был остановлен раньше времени по соображениям безопасности. В том числе и из-за этого расстановка сил серьезно не изменилась. Лидировали все те же Ожье и Невилль. А вот на третье место вырвался Крис Мик, выигравший третий СУ. Но удачная серия британца длилась недолго. Несмотря на название пятого допа «El Chocolate», гонщикам во время него пришлось несладко. В первую очередь

это коснулось Мика, который, попав в серьезную аварию, вынужден был оформить сход. Это вновь освободило третью позицию, которую тут же занял Яри-Матти Латвалла, уже долго находившийся неподалеку. Оставшиеся спецучастки утренней секции не принесли никаких изменений. Но после обеда был намечен повторный проезд СУ «El Chocolate», а значит, все могло измениться.

Коварный доп, и правда, не оставил пелетон без изменений. На этот раз главной жертвой стал обладатель второго места – Тьерри Невилль. Он проколол колесо и перевернулся. В итоге – сход для Тьерри и второе место для Яри-Матти. Volkswagen вновь вырвался в лидеры. Воспользовались проблемами пилота Hyundai и гонщики Citroen. В частности, третье место, оставленное

Ралли Мексики достаточно скоро расправилось с реальными претендентами на победу, и зрителям пришлось довольствоваться зрелищной борьбой за второе место. Разыгрывался приз за лучшую роль второго плана. Победа же досталась тому, над кем разнообразные гоночные неприятности, похоже, не властны.



Маршрут ралли Мексики пролегал в окрестностях города Леон по грунтовому и гравийному покрытию.

Латвалой, тут же “подобрал” Мадс Остберг. Каждый гонщик в первой пятёрке проигрывал впереди идущему около четверти минуты. Соответственно о плотной борьбе не шло и речи, но гонка была еще не окончена.

В субботу пилотов ждали не менее сложные спецучастки. Им предстояло преодолеть около 168 км боевой дистанции. Утопивший накануне свой автомобиль Отт Тянак смог стартовать после того, как его Ford был “выловлен” и подготовлен к гонке. Однако долго ехать он не мог и уже через километр после старта снова остановился на трассе. На этот раз окончательно.

Лидеры же начали день с сохранения своих позиций. Лишь Мадс Остберг немного отстал от Латвалы. После 12-го спецучастка, казалось, ничего не изменилось. В тройке лидеров по-прежнему были два пилота Volkswagen и один Citroen. Только вот Остберг был уже на втором месте, а третьим шел Миккельсон. Причиной тому послужила авария Латвалы. Ударившись о камень, финн повредил подвеску и, потеряв около 6 минут, откатился в конец первой



Оборудование для:

- СТО
- Шиномонтажных мастерских
- Кузовного ремонта
- Клининговых работ

Мощные средства для:

- Автомоечных работ
- Клининговых работ

Новое направление:

- Профессиональный инструмент
- Специальная одежда
- Защитная обувь



Реклама

ТОО “СОБЕК-Сервис”

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

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

г. Караганда
Тел. (712) 51-94-71
E-mail: karaganda_sobek@mail.ru

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

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

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



После двух «зимних» этапов чемпионата гонщики получили возможность проехать гонку в теплых условиях. Маршрут ралли Мексики пролегал в окрестностях города Леон по грунтовому и гравийному покрытию. За 4 дня соревнований пилоты преодолели 21 спецучасток, общая протяженность которых составила чуть менее 400 км. Причем распределили дистанцию весьма неравномерно. Львиная доля всех допов пришлось на второй день. А в четверг и в воскресенье гонщики проехали в сумме всего 5 допов. Самым протяженным и сложным участком стал Guanajuatito. Его длина — 55,92 км. Расположился он в середине воскресной программы. Самым коротким допом был участок Monster Street Stage Guanajuato, открывавший первый день гонки. Его протяженность составила всего 1,01 км. Что касается дополнительных очков на Power Stage, то их гонщики получили на 21-м, последнем, спецучастке.



РАЛЛИ МЕКСИКИ



Ралли Мексики:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport»
2. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi»
3. Андреас Миккельсон «Volkswagen Motorsport II»
4. Элфин Эванс «M-Sport»
5. Дани Сордо «Hyundai Motorsport»
6. Мартин Прокоп «Jipocar Czech National»
7. Нассер Аль-Аттия «Nasser Al-Attiyah»
8. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport»
9. Николас Фукс «Nicolas Fuchs»
10. Яри Кетомая «Drive DMACK»

Личный зачет:

1. Себастьян Ожье «Volkswagen Motorsport» 81
2. Андреас Миккельсон «Volkswagen Motorsport II» 47
3. Тьерри Невилль «Hyundai Motorsport» 34
4. Мадс Остберг «Citroen Total Abu Dhabi» 32
5. Элфин Эванс «M-Sport» 26
6. Яри-Матти Латвала «Volkswagen Motorsport» 19
7. Дани Сордо «Hyundai Motorsport» 18
8. Мартин Прокоп «Jipocar Czech National» 14
9. Отт Тянак «M-Sport» 12
10. Хайден Пэддон «Hyundai Motorsport N» 10



десятки. На победу рассчитывать уже не приходилось.

Борьба в первой тройке продолжалась. Миккельсон понемногу сокращал отрыв от Остберга. К началу второй субботней секции Андреас смог было уменьшить свое отставание до 4,7 секунды, но затем Мадс выиграл пару допов и стабилизировал ситуацию. Нередко оба соперника показывали абсолютно одинаковое время. Они понимали, что впереди длинный день и выкладываться на 100% прямо сейчас не имеет смысла. К началу последнего дня ралли Ожье лидировал с более чем минутным отрывом, а второе и третье места вновь разделили всего 4,5 секунды.

Хотя в последний день гонки пилотам предстояло преодолеть всего 75 км боевой дистанции, разделенной на три спецучастка, воскресенье нельзя было назвать легким днем. Но началось все довольно спокойно. Себастьян Ожье, имевший внушительное преимущество, уже не старался показать лучшее время, а просто доезжал гонку. При этом регулярно попадал в тройку. Нельзя было расслабляться Миккельсону и Остбергу. И Мадс действительно не почивал на лаврах. На 18-м допе он отыграл у своего оппонента в борьбе за второе место 3,5 секунды. Следующий спецучасток принес Мадсу еще несколько десятых, и перед началом Power Stage он выигрывал у Миккельсона уже 8,6 секунды. Последний СУ не изменил расстановку сил, а лишь распределил бонусные очки: 3 — победителю ралли Ожье; 2 и 1 — Миккельсону и Невиллю соответственно.



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

Гонки в Малайзии и Китае были абсолютными противоположностями. Если малазийский гран-при от начала и до конца радовал неожиданными поворотами сюжета, то заезд (назвать его иначе язык не поворачивается) на Шанхайской трассе упорно навевал зевоту на зрителей. И так как сезон только начался, еще не ясно, какая из этих двух гонок точнее отражает то, что мы будем наблюдать весь год. Но многие болельщики наверняка согласятся, чтобы все оставшиеся гонки прошли как на «Сепанге».



ПРАВИЛА
ИСКЛЮЧЕНИЯ

После гонки в Австралии ничего интересного любители этого спортивного зрелища не ожидали. Предполагалось, что пилоты Mercedes вновь уверенно разгромят своих соперников, и если не возьмут дубль, то точно финишируют первыми и третьими, и это только в случае чрезвычайных событий.

Практика предположения подтвердила. То Хэмилтон, то Росберг все время были на первой строчке. Но с той же регулярностью на втором месте размещался Райкконен. Однако это были всего лишь свободные заезды, и не стоило пока делать выводы. Отметим, что уже на «Сепанге» на трассу выехали пилоты Manor. Несмотря на то что это были первые круги нового болида, все прошло гладко, хотя скоростью они похвастаться и не могли.

Квалификация добавила новое неизвестное в уравнение расстановки сил. Во второй сессии на трассу обрушился ливень. Все лидеры успели до этого проехать круг, обеспечивший

попадание в третий сегмент. Не повезло лишь Райкконену — он остался 11-м. Казалось, главный конкурент Mercedes самоустранился. Третий сегмент прошел на мокрой трассе. Результаты выглядели привычно: Хэмилтон и Росберг стали первым и третьим, второе место занял Феттель, но это можно было списать на капризы погоды, ведь преимущество Mercedes оставалось очевидным.

Однако уже на старте череда «случайностей» продолжилась. Нико Росберг, стартовавший с чистой стороны трассы, не смог опередить Феттеля. Но впереди была длинная гонка, и темп «серебряных стрел» должен был взять свое. Достаточно скоро настал ключевой

момент гонки. На трассе показался автомобиль безопасности после вылета Маркуса Эриксона. Подавляющее большинство пилотов бросилось на пит-лейн, чтобы провести первый плановый пит-стоп. Но не Феттель. Он остался на трассе, возглавив гонку. В Mercedes были спокойны: Себастьяну тоже нужно будет свернуть в боксы. Так и случилось: Феттель сменил резину и оказался позади двух Mercedes. И тут началось что-то странное. Достаточно быстро Феттель настиг и без проблем опередил Росберга. Подозревая неладное, Хэмилтон обратился к команде с вопросами о тактике, но его заверили, что всем еще предстоит два пит-стопа.

ЛО ИЛИ ЧЕНИЕ?



Автодром, построенный близ Шанхая, является образцом трассы нового поколения. Трек стал одним из творений Германа Тильке и заслужил высокую оценку пилотов и болельщиков. Конфигурация трассы, по задумке архитектора, повторяет формы китайского иероглифа «Шан» – первого из двух, составляющих название города. Такое решение со стилизованными в китайских традициях трибунами создает неповторимый колорит. Не бывает на трассе скучно и гонщикам. Ни один из 16 поворотов китайской трассы не похож на другой. В числе самых известных можно назвать первый, закручивающийся в виде улитки, и профилированный тринадцатый, выводящий на невероятно длинную прямую. Все это разнообразие уместилось на трассе длиной 5451 м. Чтобы преодолеть дистанцию гонки, пилотам необходимо совершить 56 витков. Но можно с уверенностью сказать, что каждый доставляет им особенное удовольствие.



Китай

Тем временем Себастьян догнал Льюиса, и тот свернул в боксы. Ferrari вновь оказались в лидерах.

После второй волны пит-стопов вновь произошла передача лидерства, но временная. Феттель по-прежнему был впереди. И лишь перед третьим пит-стопом Mercedes ситуация прояснилась: Ferrari лидируют и останавливаться больше не собираются. Последовали нервные переговоры Хэмилтона по радио и попытки отыгаться на новой резине. Но, несмотря на, казалось бы, очевидное преимущество Mercedes, Хэмилтон отыгрывал лишь по 0,2-0,3 секунды с круга, и этого было явно мало. Феттель первым увидел клетчатый флаг. И под крики Маурицио Арривабене «Ferrari вернулась!» принес Ferrari первую почти за два года победу.

Энтузиазм болельщиков итальянской команды вместе с Формулой-1 переехал и в Китай. Но, несмотря на всю

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Романа



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

Гран-при Малайзии:

1. Себастьян Феттель "Ferrari"
2. Льюис Хэмилтон "Mercedes"
3. Нико Росберг "Mercedes"
4. Кими Райкконен "Ferrari"
5. Валттери Боттас "Williams"
6. Фелипе Масса "Williams"
7. Макс Ферстаппен "Toro Rosso"
8. Карлос Сайнс "Toro Rosso"
9. Даниил Квят "Red Bull"
10. Даниэль Риккардо "Red Bull"

Гран-при Китая:

1. Льюис Хэмилтон "Mercedes"
2. Нико Росберг "Mercedes"
3. Себастьян Феттель "Ferrari"
4. Кими Райкконен "Ferrari"
5. Фелипе Масса "Williams"
6. Валттери Боттас "Williams"
7. Роман Грожан "Lotus"
8. Фелипе Наср "Sauber"
9. Даниэль Риккардо "Red Bull"
10. Маркус Эриксон "Sauber"

Личный зачет:

1. Льюис Хэмилтон "Mercedes" 68
2. Себастьян Феттель "Ferrari" 55
3. Нико Росберг "Mercedes" 51
4. Фелипе Масса "Williams" 30
5. Кими Райкконен "Ferrari" 24
6. Валттери Боттас "Williams" 18
7. Фелипе Наср "Sauber" 14
8. Даниэль Риккардо "Red Bull" 11
9. Роман Грожан "Lotus" 6
10. Нико Хюлькенберг "Force India" 6



темпераментность руководителя «Скудерии», Арривабене поспешил охладить пыл фанатов, заявив, что не стоит ждать побед одну за другой. Это и так понимали все, кто хоть немного оценивал реальную расстановку сил.

Сессии гран-при Китая прошли без единой капли дождя и при температуре около +20. Так сказать, «сухо и комфортно». Но тепличные условия не добавляли интриги, хотя по итогам свободных заездов пару пилотов Mercedes разбивали то пилоты Ferrari, то гонщики Williams, то и те и другие вместе с Red Bull. Но квалификация все расставила по своим местам. Хэмилтон и Росберг взяли первый ряд с таким преимуществом, что всем остальным лишь оставалось развести руками: «Ну да! Это Mercedes...». Второй и третий ряд опять поделили Ferrari и Williams.

Старт прошел на редкость спокойно. Пара Mercedes сохранила свои позиции.

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop



МАЛАЙЗИЯ

Автодром «Сепанг», построенный в 1999 году близ столицы Малайзии Куала-Лумпур, входит в число самых сложных трек в календаре чемпионата. И главным вызовом здесь считается погода. Близость трассы к экватору дает стабильную температуру выше +30 и влажность, близкую к 100%. В таких экстремальных условиях гонщики за полтора часа теряют до 3 кг веса. А если по какой-то причине в их болиде отказывает система подачи воды, то риск потерять сознание прямо за рулем становится очень высоким. Командам приходится искать компромисс, чтобы болиды ехали одинаково хорошо и на двух длинных прямых, и в бесконечных 15 поворотах. Длина трека составляет 5,5 км, и, чтобы преодолеть 310 км гонки, гонщикам нужно совершить 56 витков по автодрому.

Кими Райкконен, стартовавший шестым, опередил оба болида Williams и вышел на четвертое место. Первая шестерка разбилась по командам и двинулась к финишу. Однообразное движение пелетона пытались нарушить отчаянно борющиеся позади пилоты Toro Rosso, Sauber, Force India и McLaren. Но так как вся эта борьба происходила далеко за пределами очковой зоны, особого интереса она не вызвала. Не слишком заметно меняли ход гонки и сходы. Хюлькенберга подвела коробка передач, Квята – двигатель. Наиболее эффектное сражение получилось между пилотами McLaren, которые боролись за попадание в середину второй десятки с Пастором Мальдонадо. После нескольких обменов позициями впереди оставался венесуэлец. И во время очередной атаки Баттон не смог вовремя затормозить и врезался в Lotus. Пастор в итоге сошел, а Баттон потерял позицию, которая досталась Алонсо.

Не дала плодов и надежда на разные тактики. Все лидеры останавливались почти одновременно и финишировали так же, как закончили первый круг. Стоит заметить, что на подиум всех трех уже прошедших гран-при поднимались одни и те же пилоты: Хэмилтон, Феттель и Росберг. И, учитывая скорость и надежность их болидов, демонстрируемую до сих пор, этот состав наверняка не будет меняться.

ВИКТОРИНА

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.05.2015 на e-mail: info@pitstop.kz

ВИКТОРИНА

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

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА



Ответы принимаются до 10.05.2015

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №3-2015 Mercedes GL

Победители викторины №3-2015:

ПРИЗЫ

1. Ермаков Александр (г. Алматы) Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л
2. Тавдишвили Алан (г. Алматы) Очиститель стекол+ набор салфеток
3. Харченко Андрей (г. Алматы) Очиститель стекол

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

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

Ответы на сканворд,
опубликованный в Pitstop №3(90)-2015

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

	Столица Кипра							
	Скандинавский воин		Древне-русский Гомер		Газетный ларёк		Музыкант "на крыше"	Свисток охотника
	И Байконур, и Плисецк		Отрезной талон		Конец реки		Гора богов	
	Духовный наставник		Боа, пилтон, анаконда					
					Шварки до жарки			
Усталость	Полное блаженство	Единица площади						
					Прибор		Индийский князь	Звёздный цветок
	Ген							
					Одна из девяти муз		Сосед Алжира	Демон из сказок Шехерезады
	Китайская династия					Группа Юрия Шевчука		
	Немецкий философ		Смоковница					
						Бирма в XIX в.		

Стоит мужик на дороге с коровой и голосует. Грузовые мимо проезжают, не останавливаясь. Едет частник, думает: «Дай ради прикола остановлюсь». Останавливается:

- Ну что тебе, мужик?
- Довези до города?
- А корова как?
- Да следом побежит.
- Сел мужик, поехали. Корова бежит следом. Машина 40 – корова не отстает, 80 – не отстает, 120 – не отстает, язык на плечо вывалила.
- Слышь, мужик, корова твоя уже язык вывалила!
- Куда?
- На левую сторону!
- Прими вправо, щас обгонять будет.

Резюме: «Ищу работу! Хочу работать ребенком в детском саду. Рассмотрю варианты от младшей до подготовительной группы.

Ясельную группу не предлагать! Обязуюсь хорошо кушать, крепко спать в тихий час, игрушки могу приносить свои! Володя. 30 лет».

Я горжусь двумя людьми: Гагариным и Ньютоном. Один попытался свалить с этой планеты, а второй доказал, что у первого ничего не получится!

В суде:
– Надеюсь, вы знаете, что вас ждет за дачу ложных показаний?
– Да, обещали BMW.

Девочка пришла на утренник в костюме белочки и... до ужаса напугала сторожа детского сада.

Ближайшее будущее.
Водитель на дороге, резко тормозит, – пешеходу:
– Уважаемый, проходите,

пожалуйста, я подожду!
Пешеход:
– Ничего, ничего! Вы езжайте, мне не к спеху!
Бабушки на скамейке:
– Смотри, Петровна, как народ подобрел, как только закон ввели о свободной торговле оружием!

Пожар в больнице. После того, как его потушили, пожарные докладывают главному врачу:
– Пожар потушен. В подвале обнаружены трое пострадавших. Двоих откачали, третьего не удалось.
Врач падает в глубокий обморок. Нашатырем приводят его в сознание.
– Мужики! У нас в подвале морг!

Дайте мне, пожалуйста, 5 шаурмы, не-э-э-э 5 шаурмей. Блин. Шаурменей? Ай, короче, дайте мне

3 шаурмы и 2 шаурмы!
Едет мужчина на «Уазике». Его останавливает гаишник:
– Вы ехали со скоростью 140 км/ч. Мужик выходит из машины, протягивает ключи гаишнику:
– Разгонишь до 100 – заплачу штраф в тройном размере.

Мальчик в детском саду внимательно смотрит на маникюр воспитательницы:
– Ольга Александровна, у Вас такие ногти длинные...
– Да. Нравятся?
– Нравятся. Наверное, по деревьям лазить хорошо...

ЧП в детском саду: дети матерятся. Собрали комиссию по решению проблемы, и выяснилось, что за несколько дней до ЧП в детском саду работала бригада сантехников.

ЮМОР

Вызвали их «на ковер» и требуют все разъяснить. Один и говорит:
– Я стою и держу стремянку, а Коля заваривает трубу. В этот момент расплавленный металл капает мне за воротник, ну и я ему: «Коля, неужели ты не видишь, что расплавленный металл падает мне за воротник? Пожалуйста, так не делай».

Мама, укладывая детей спать, так рывкнула, что соседи тоже расстелили постель и легли.

В армии прапорщик:
– Кто поедет на картошку? Два бойца делают шаг вперед.
Прапор:
– Молодцы, орлы, остальные на картошку пойдут пешком!



Журнал Pitstop можно приобрести:

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

Журнал можно получить бесплатно:

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

«**PERFECT**» - г. Алматы, пр. Рыскулова 68а
MERCUR AUTO - г. Алматы, ул. Майлина 79
БЛЕЭК Авто - г. Алматы, ул. Майлина, 240а
BLUE STAR - г. Алматы, ул. Стасова 102
Allur Auto - г. Алматы, Суюнбая 159А
BRABUS - г. Алматы, проспект Суюнбая 187/2
NEOCAR - г. Алматы, ул. Тунтубаева, 19
На автомойках и в сервисных центрах
Автомойка Пейш - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
CAR SERVICE ASV - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
Leon-T+ - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
Formula - 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!

Горячая
страсть

Холодный
расчет



www.dav.kz

MOTUL – каждому свой!

МОТОРНОЕ МАСЛО ПРЕМИУМ-КЛАССА



www.motul.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "ДАВ"

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

TITAN

GERMAN MOTOR OIL

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



**Phaeton
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