

# pitstop

www.pitstop.kz

7 (106) 2016

# 7



TOYOTA C-HR

ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100  
КОНЦЕПТ-КАР

НОВЫЙ NISSAN MURANO  
РЕПОРТАЖ

MITSUBISHI PAJERO SPORT 2016  
ШОУРУМ

СТУДИЯ ДИЗАЙНА SEAT  
КОНЦЕПТ-КАР

VOLVO 850  
ПЕРСОНА

ЛЁБ В АЛМАТЫ  
АВТОСПОРТ



## MERCEDES-AMG GT R



**BRABUS 850**  
BITURBO 6.0 CABRIO

ISSN 2221-8505



9 177222 1850009 00716

www.pitstop.kz



# КОНКУРС ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС

# ГОЛОСУЙ СТРАНА!

С 10 августа в ходе проведения ежегодного республиканского конкурса «Лучший автосервис» стартует народное голосование, по итогам которого будут выявляться победители.

Напоминаем всем желающим проголосовать, что сделать это можно на сайте [www.pitstop.kz](http://www.pitstop.kz), перейдя по рекламному баннеру конкурса. Просим вас внимательно ознакомиться с условиями голосования, представленными на этой странице. Далее вниманию голосующего будет предложена форма голосования со списком заявленных участников. Кроме выбора из списка, вы вправе предложить собственных кандидатов в любой из следующих семи номинаций:

- ✓ «СТО»,
- ✓ «Пункт замены масла»,
- ✓ «Шинный сервис»,
- ✓ «Сервис автодилера»,
- ✓ «Автомойка»,
- ✓ «Автотюнинг»,
- ✓ «Автомагазин»

## СТАРТУЕМ 10-го АВГУСТА!

Не пожалейте минуты Вашего времени, чтобы вывести в лидеры достойного претендента!

[www.pitstop.kz](http://www.pitstop.kz)



Журнал «Pitstop» № 7 (106) 2016  
Издается ежемесячно с октября 2007г. (12 номеров в год)

Собственник и издатель: – ТОО «Нувэль Казахстан»

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

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

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

Отдел распространения: тел.: +7 727 271-54-33  
Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

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

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

Отпечатано: Print House Gerona, г. Алматы, ул. Сатпаева 30А/3,  
оф. 124. Тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2016

# ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



## АДСКИ ЗЕЛЕНый И ЧЕРТОВСКИ РЕЗВый

Никогда Mercedes-AMG так щедро не внедрял технологии из мира автоспорта, как в третьем члене семейства Mercedes-AMG GT R, продемонстрированном недавно на гоночной трассе Brooklands (Англия). Даже при взгляде на него издали, сразу становится понятно, что этот автомобиль имеет спортивное происхождение.



## РОССИЙСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО NISSAN

В середине июня питерский завод компании Nissan отметил свое десятилетие. Пообщаться со старожилами завода и побывать на запуске производства обновленного Nissan Mugano приуроченного к этой знаменательной дате отправился наш корреспондент.



## БУДУЩЕЕ МОБИЛЬНОЙ РОСКОШИ

В середине июня в Лондоне ведущий мировой бренд автомобилей класса люкс компания Rolls-Royce представила публике свой взгляд на то, как может выглядеть современный шикарный экипаж для особо важных персон. Новинка носит имя Rolls-Royce VISION NEXT 100.



## ОРИГИНАЛЬНОСТЬ, ВЫШЕДШАЯ В ТИРАЖ

Выводя на рынок модель C-HR с гибридной силовой установкой, концерн Toyota заявил о своем намерении присутствовать в расширяющемся сегменте экологических среднеразмерных кроссоверов. Автомобиль выделяется как внутри фирменной линейки, так и в ряду моделей иных производителей. Он выглядит как купе с высокой посадкой.



## ДОСТОЙНЕЙШИЙ СРЕДИ РАМНЫХ

Именно так был представлен публике новый флагман модельной линейки Mitsubishi в России. Третье поколение Mitsubishi Pajero Sport, по мнению его авторов, является высокотехнологичным внедорожником с впечатляющим потенциалом прочности и проходимости.

# НЕ МОЖЕТЕ НАЙТИ ЗАПЧАСТИ КОТОРЫЕ ВАМ НУЖНЫ?

ВАШ  
ВЕРНЫЙ ВЫБОР



низкие цены  
качественный  
сервис  
акции и подарки  
покупателям

www.valtecshop.kz

ИНТЕРНЕТ МАГАЗИН

ВСЕ ЧТО НУЖНО ДЛЯ РЕМОНТА МАШИНЫ  
БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ  
КАЧЕСТВО, СКОРОСТЬ, ДОСТУПНАЯ ЦЕНА

+7 (727) 271 95 30 (вн-210)  
+7 771 709 66 07  
График работы с 8-30 до 17-30  
(воскресенье - выходной)



# ПЕРВЫЙ КРОССОВЕР JAGUAR



Дилерский центр компании Caspian Motors в конце июня в Алматы сообщил о старте продаж первого кроссовера в линейке Jaguar – модели F-PACE. Автомобиль был представлен для обозрения в шоуруме, где состоялись пресс-конференция и краткая презентация.

Этот спортивный кроссовер уже доступен покупателям во всех официальных дилерских центрах Казахстана по цене, начинающейся с 17 миллионов тенге. Как отметил генеральный директор центра Jaguar в Алматы Евгений Кузнецов, уже есть предварительный заказ на 5 таких автомобилей.

Экстерьер и технические характеристики новинки продолжают развивать фирменную тему марки. Архитектура Jaguar F-PACE на 80% состоит из облегченного алюминия, пропорции в дизайне кузова выглядят уравновешенными и гармоничными, электроника в автомобиле наделена широчайшими возможностями, технологии активной безопасности применены самые надежные и современные.

Все машины, поставляемые в нашу страну, вне зависимости от комплектации оснащены полным приводом и автоматической трансмиссией.

В этом автомобиле дебютировала технология Activity Key, суть которой состоит в том, что теперь ключ от машины можно оставлять в салоне, если вы не забыли надеть на руку специальный браслет с передатчиком.

Jaguar F-PACE в зависимости от комплектации имеет двигатель объемом 2 или 3 л. Максимальная версия «First Edition» наделена мотором мощностью в 380 лошадиных сил. Его стоимость составит от 27,5 миллиона тенге и выше.





## УСЛУГА СТАЛА КОРОЧЕ



Как сообщила Государственная корпорация «Правительство для граждан», в специализированных ЦОНах перерегистрировать транспортное средство теперь можно будет в два раза быстрее, процедура теперь займет не более часа.

Проект пока носит статус пилотного, а сократить процесс удалось благодаря подключению к информационным системам Комитета административной полиции МВД и Комитета государственных доходов Министерства финансов РК.

До недавнего времени клиентам автоЦОНов приходилось брать 3 талона

в разные электронные очереди: для проверки задолженностей - штрафной и налоговой, а потом еще и для сдачи пакета документов.

В том случае если обнаруживались задолженности, приходилось отстаивать очередь в кассу. Теперь проверку штрафов и налогов производит один специалист, а оплату можно произвести карточкой через терминалы.

На сегодняшний день специализированные ЦОНЫ есть в 11 городах нашей страны: в Астане, Алматы, Караганде, Актау, Таразе, Павлодаре, Петропавловске, Кызылорде, Талдыкоргане, в Актобе и Костанаете.

## ПОЯВИЛСЯ ДВИГАТЕЛЬ МОЩНЕЕ

Три модели Renault получили еще один бензиновый двигатель объемом 1.6 л и мощностью 113 л.с. Теперь Logan, Sandero и Sandero Stepway с таким мотором можно приобрести во всех официальных дилерских центрах Республики Казахстан.

Новый двигатель агрегатируется с пятиступенчатой механической трансмиссией и по оценкам производителей демонстрирует неплохую динамику. Как утверждается, благодаря двойному фазорегулятору он отличается уверенной тягой в широком диапазоне оборотов и довольно экономичен – в смешанном цикле расходует 6,6 л/100 км. Газораспределительный механизм модифицированного мотора имеет цепной привод, который не требует обслуживания.

Двигатель, разработанный альянсом Renault-Nissan, производится на тольяттинском автозаводе.



USA TECHNOLOGY  
**PEAK**  
ANTIFREEZE & MOTOR OIL



[www.peakauto.ru](http://www.peakauto.ru)

## MERCEDES-AMG GT R



# АДСКИ ЗЕЛЕНый И ЧЕРТОВСКИ РЕЗВый

Никогда Mercedes-AMG так щедро не внедрял технологии из мира автоспорта, как в третьем члене семейства Mercedes-AMG GT R, продемонстрированном недавно на гоночной трассе Brooklands (Англия). Даже при взгляде на него издали, сразу становится понятно, что этот эксклюзивный автомобиль имеет спортивное происхождение и взрывной темперамент.

Его расширенные передние и задние крылья намекают на расширенную колею, что позволяет оптимизировать сцепление и устойчивость в поворотах на высоких скоростях, а также обеспечивают варибельность сочетания дисков и шин.

Передний бампер оснащен активными аэродинамическими элементами, впрочем, как и задняя панель, в которой спрятаны двойные диффузоры. А фальшрадиаторная решетка Panamericana с вертикальными хромированными ребрами отсылает нас к образу гоночного Mercedes-Benz 300 SL, который стал победителем легендарной шоссейной гонки La Carrera Panamericana в Мексике в 1952 году.

Форма GT R следует за функцией, а функция поддерживает форму. Низко посаженная передняя часть автомобиля с наклоненной вперед решеткой снижают так называемую точку обратного давления, и увеличивает приток охлаждающего воздуха к двигателю. В дизайне передней части машины можно увидеть и конфигурацию крыла реактивного самолета, она вместе с широким передним сплиттером и

задним спойлером прижимает автомобиль к дороге. Большие горизонтальные воздухозаборники спереди, в сочетании с выходными соплами позади передних колес с логотипом AMG с пятью планками, служат для обдува двигателя и дисковых тормозов - через специальные «жабры» в подкрылках.

Небольшое отверстие для выпуска воздуха, расположенное между задними фонарями, служит для дополнительного отвода тепла от глушителя. Еще одной отличительной чертой AMG GT R является большой выхлопной наконечник, находящийся по центру задней панели. К нему примыкают еще две выхлопные трубы слева и справа с черными насадками на диффузоре.

Большое заднее антикрыло жестко крепится на багажном люке и увеличивает прижимную силу задней оси, тогда как угол наклона глянцевого черного лезвия в зависимости от типа использования и условий может быть точно отрегулирован вручную - еще один метод, использующийся в автоспорте.

Яркий цвет машины называется «AMG зеленый ад Магно», по задумке

дизайнеров он призван установить визуальную связь с Green Hell (Зеленый ад), так называют легендарную Северную петлю Нюрбургринга. На этом фоне обращают на себя внимание и контрастные детали экстерьера — черные колпаки наружных зеркал, лезвие заднего спойлера, пороги и крыша. Это цветовое решение введено для придания облику автомобиля еще большей динамичности. Кстати, с крышей из высококачественного углерода AMG GT R будет поставляться в стандартной комплектации. Легкие кованые диски 10-спицевых колес AMG GT R тоже окрашены в черный, они имеют весьма сложную конструкцию, диаметр спереди 19 дюймов, сзади — 20.

В нижней части кузова позади передней панели расположены вертикальные ламели с электронным управлением. Жалюзи, как правило, закрыты - в том числе и на предельной скорости, при торможении и прохождении поворотов. Это положение снижает лобовое сопротивление и позволяет направлять воздух к днищу, чтобы уменьшить переднюю подъемную силу. Они открываются лишь при



достижении некоторыми агрегатами определенных температур и позволяют воздуху поступать в теплообменники.

В передней части автомобиля, в днище кузова, скрыт еще один важный аэродинамический компонент, изготовленный из углерода и весящий всего около двух килограммов. В гоночном режиме уже при скорости 80 км/ч, он автоматически перемещается вниз примерно на 40 миллиметров и значительно изменяет воздушный поток. Этот процесс снижает эффект Вентури и уменьшает подъемную силу на передней оси примерно на 40 кг при разгоне до 250 км/ч. Водитель может почувствовать это в рулевом управлении, особенно в быстрых поворотах и при высоком боковом ускорении. Кроме того, в результате действия этого подвижного элемента на неизменно высоком уровне остается прижимная сила на задней оси.

Когда профиль спереди расширяется, идущий от радиатора воздух направляется к двойным задним диффузорам. Это улучшает стабильность задней оси при одновременном снижении температуры в колесных дисках.

Эта инновация была разработана с использованием компьютерного моделирования, а затем оптимизирована по результатам многочасовых испытаний в аэродинамической трубе. Положительный эффект был подтвержден в обширных тестах, в том числе на автодроме Нюрбургринга. Новый аэродинамический элемент едва виден под днищем и таким образом гармонично вписывается в общий силуэт автомобиля. Для защиты от повреждений компонент подпружинен и, следовательно, может легко уходить вверх.

Разработчики уверяют, что владельцы новинки непременно придут в восторг от ее умения резко и шумно стартовать, от радиальных продольных и боковых ускорений этой заднеприводной машины, от точных поворотов. Демонстрировать такие возможности автомобиль может благодаря форсированному 8-цилиндровому четырехлитровому V-образному двигателю твин-турбо мощностью 585 л.с. с непосредственным впрыском топлива, модифицированной подвеске, облегченной конструкции кузова, включающей алюминий и углерод, а также за счет улучшенной аэродинамики и специфическим усиливающим элементам корпуса.

Внутри Mercedes-AMG GT R тема автоспорта не теряет своей актуальности. Впечатляют широкая приборная панель и четыре дефлектора на центральной консоли, похожие на прожектора. Дверные панели вогнутой формы уступают пространство водителю, который может удобно расположиться в низком ковшеобразном сиденье, отделанном кожей наппа.

Шайбы регулировок на центральной

#### Чистый звук и ничего больше

Специально разработанная для AMG GT R выхлопная система обеспечивает звук гоночного автомобиля благодаря бесступенчатому регулированию выхлопных створок. Выпускные клапаны открываются и закрываются в зависимости от выбранного режима AMG DRIVE SELECT, хотя они также могут регулироваться по отдельности с помощью специальной кнопки.



консоли идут по восходящей – снизу вверх и приводят взгляд к доминирующему над всем пространством дисплею. Некоторые из деталей интерьера, такие как подрулевые переключатели, обод руля и дверные пороги выполнены из полированного пластика, но по желанию заказчика он может быть заменен на матовое углеродное

волокно.

Автомобиль имеет близкую к оптимальной развесовку. Переднее центральное расположение двигателя и конфигурация трансмиссии с расположением семиступенчатой коробки передач с двойным сцеплением AMG SPEEDSHIFT DCT на задней оси, испытанные на AMG GT и AMG GT S,



**ПОДБОР КОЛЕРА**  
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий



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

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

[www.avtomalyar.kz](http://www.avtomalyar.kz)





**Он может ездить боком**

Если легким движением выключить режим ESP, автомобиль сможет «скользить» в девяти разных режимах. Первый уровень запрограммирован для движения по мокрой дороге с высоким запасом надежности, а уровень 9 допускает максимальное скольжение на задней оси. Спортсмены наверняка оценят эту новацию, ведь точно отмеренная электроникой доставка мощности двигателя при ускорении на выходе из поворота является одним из наиболее важных критериев достижения рекордного времени круга.



**Материалы из автоспорта**

**Углеродное волокно.** Из него в новом AMG GT R сделаны передние крылья, крыша и вал, передающий крутящий момент от двигателя к коробке передач. **Кованый алюминий,** из которого изготовлены диски. **Титан.** Из этого «авиационного» металла сделан глушитель. Рама изготовлена из литого под давлением экструдированного алюминия. А еще здесь присутствуют различные **алюминиевые сплавы** в шасси и кузове, сталь в крышке багажника и магний в передней нижней части кузова. Итог — новый автомобиль на 15 килограммов легче, чем AMG GT S.



дают выгодное соотношение распределения веса — 47,3 к 52,7. В сочетании с низким центром тяжести автомобиля это обеспечивает чрезвычайную маневренность и уверенное скоростное прохождение поворотов. При соотношении мощности к весу 2,66 кг на л.с., Mercedes-AMG GT R занимает полупозицию в своем сегменте.

GT R приобрел и совершенно новый для него функционал — впервые на модели Mercedes-AMG активное подруливание задними колесами, а также систему регулирования тягового усилия по 9-ти направлениям и электронно настраиваемую подвеску. Таким образом конструкторам удалось добиться идеального сочетания маневренности и стабильности - характеристик управляемости, которые обычно вступают в прямой технический конфликт.

Вилки, рулевые суставы пальцев и ступицы на передней и задней осях изготовлены полностью из кованого алюминия, с тем чтобы уменьшить неподдрессоренные массы. Двойной поперечный рычаг надежно фиксирует угол развала и схождения колес с минимально допустимой упругостью при прохождении поворотов на крайних пределах.

Сферические подшипники на нижних треугольных рычагах задней оси также пришли в этот автомобиль из



автоспорта. Они значительно более износостойки, чем резиновые втулки и благодаря своей конструкции не имеют свободного хода, а это значит, схождение и развал колес не меняется даже при высоких нагрузках. Кроме того, задняя ось оснащена более толстым трубчатым стабилизатором поперечной устойчивости.

Демпфирующие характеристики подвески быстро и точно модулируются двумя отдельными клапанами в амортизаторах. Более того, водитель может регулировать адаптивные настройки демпфирования нажатием кнопки в блоке привода или с помощью системы AMG dynamic select. Она позволяет делать выбор из трех комплексных настроек («Комфорт», «Спорт» и «Спорт плюс») работы привода, подвески и силового агрегата.

Разгоняется автомобиль до 100 км/ч за 3,6 секунды, а максимальная скорость доходит до 318 км/ч. Останавливаться вовремя ему позволяют вентилируемые перфорированные керамические тормозные диски (390 мм – перед, и 360 мм – зад).

Как ожидается, автомобиль поступит в продажу в Европе в марте 2017 года.



**TITAN**  
GERMAN MOTOR OIL



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

**PHAETON**  
ultimate automotive solutions

Компания ТОО «Фазтон Ди Си» «Phaeton DC» официальный импортер продукции концерна FUCHS в РК и на территории Средней Азии  
[www.phaeton.kz](http://www.phaeton.kz), [shop.phaeton.kz](http://shop.phaeton.kz), +7 (727) 3 560-560





В середине июня питерский завод компании Nissan отметил свое десятилетие. Пообщаться со старожилами завода и побывать на запуске производства обновленного Nissan Murano, приуроченного к знаменательной дате, отправился наш корреспондент.

## РОССИЙСКОМУ ПРОИЗВОДСТВУ NISSAN

Строительство этого завода было начато в августе 2007 года, но точкой отсчета принято называть 2006 год, когда между правительством Санкт-Петербурга и компанией Nissan был подписан меморандум о взаимопонимании и обе стороны взяли на себя обязательства: Nissan намеревался развивать и инвестировать, а правительство — оказывать

всестороннюю поддержку и считать проект приоритетным.

Несколько лет назад нам уже доводилось посещать завод Nissan. Тогда на этой производственной площадке выпускались только модели X-trail и Teana, причем поставлялись они исключительно на внутренний рынок Российской Федерации. Сегодня завод отправляет в страны СНГ такие модели,

как Nissan Qashqai, X-trail, Pathfinder и с июня этого года флагман концерна — Nissan Murano.

На начальном этапе завод занимался исключительно сборкой автомобилей. Детали, необходимые для сварки кузовов, как и другие автокомпоненты, поставлялись на него в готовом виде. Сегодня, благодаря расширению и дополнительным инвестициям, на заводе запущен цех штамповки, и части несущей конструкции кузова и его панели производятся локально.

Наблюдать за тем, как из обычного ровного листа появляются заготовки, можно бесконечно. Процесс это интересный, завораживающий и полностью автоматизированный. Скрытые за решеткой безопасности штамповочные прессы — это только верхушка айсберга. Под цехом на глубине шести метров находится машинное отделение, в котором располагаются необходимые для работы прессы системы, обеспечивающие смазку линий, удаление отходов при выштамповке и обрезке деталей, компрессоры, нагнетающие воздух. Линия позволяет производить до 150 тыс. автомобилей в год при условии,





что штат обслуживающего персонала будет работать в три смены. Сейчас, по понятным причинам, завод работает не в полную силу. Тем не менее каждый час с конвейера сходит порядка 22 автомобилей.

Из цеха штамповки заготовки попадают в кузовной цех, где из них полуавтоматическим путем собирается несущая конструкция кузова, к которой в последующем прикрепляются панели, двери, крышки капота и багажника. Далее кузов будущего автомобиля тестируют на предмет дефектов. Кроме визуального осмотра, на заводе практикуются тесты с использованием трехмерных технологий: с линии выборочно снимается кузов и отправляется в специальную лабораторию, где с помощью многочисленных датчиков производится тестирование его геометрии на соответствие эталонным параметрам. Для тестирования одного кузова применяется около 1500 различных замеров в определенных точках. Данные поступают на компьютер, который сверяет их с инженерной документацией.

Из сварочного цеха кузов попадает на одну из двух линий подготовки к окраске. Здесь его закрепляют на специальной платформе и последовательно погружают в десять различных емкостей со специальными растворами. Часть из них служит для очистки металла от шлака и масла, часть оставляет специальный антикоррозийный фосфатный слой. На последнем этапе на кузов наносится катафорезный грунтовый слой методом электроосаждения. Такой способ позволяет добиться более глубокого проникновения грунтовки в металлическую поверхность и защитить скрытые полости и швы.

После всего этого кузов отправляется в специальную печь, где его просушивают при температуре +180 °С. После просушки на неплотно прилегающие стыки панелей кузова наносится специальный герметик, предотвращающий попадание влаги в салон автомобиля.

На следующем участке конвейера днище кузова и колесные арки обрабатываются антигравийным покрытием и опять просушивают. Далее следует шлифовка его поверхностей и очередная проверка качества.

Затем кузов отправляется в камеру окрашивания, где восемь роботов последовательно наносят на него базовую краску и лак. После нанесения финального слоя кузов в течение определенного времени просушивается







в специальной печи при температуре +150 °С.

Последним этапом в цеху покраски является полировка и очередная инспекция кузова на предмет дефектов.

В отдельном цеху тем временем из пластмассы производятся бамперы, которые так же грунтуют и окрашивают с помощью специальных роботов. После этого их помещают в печь для просушки при температуре +90 °С. Просушенные бамперы полируют и тестируют. Готовая продукция помещается на склад временного хранения, откуда по мере надобности поступает на конвейер.

Если до этого этапа в пустом кузове и наборе запчастей трудно было разглядеть современный и технически продвинутый кроссовер, то на конвейере это сделать легче. Поэтапно кузов «обрастает» новыми деталями и приобретает законченный вид.

Первым делом прокладываются провода и трубки топливной и тормозной системы, которые нарезаются и сгибаются в отдельном цеху. Конвейер движется медленно, позволяя рабочим без суеты монтировать узлы и агрегаты. На кузов устанавливается шумоизоляция и центральная панель. Постепенно навешивается светооптика, вклеиваются стекла, устанавливаются двигатель, трансмиссия и элементы подвески. Автомобиль впервые становится на колеса.

Каждый оператор конвейера проверяет работу двух предыдущих коллег, после чего, выполнив свою часть монтажа, передает работу следующему сборщику, который, в свою очередь,



# НОВЫЙ NISSAN MURANO

Nissan Murano без преувеличения можно назвать родоначальником кроссоверов — универсальных автомобилей, совместивших в себе комфорт респектабельных седанов и ходовые качества внедорожников.

также проверит работу предшественников.

Процесс сборки является кропотливым и трудоемким, и, чтобы работники завода не переутомлялись на наиболее сложных участках, на заводе внедрена система ротации персонала, когда человек работает часть смены на одном участке конвейера, а часть — на менее утомляющих этапах сборки.

Как и на других производственных площадках альянса Renault-Nissan, на российском заводе используется единый стандарт производства — APW (Alliance Production Way). Это целая философия, стандартизация производственных процессов, когда маркетинговые отделы работают в одном ритме с сотрудниками завода. Такая согласованность позволяет своевременно реагировать на изменение рынка, контролировать качество продукции и оптимизировать производственные процессы.

Большое внимание в стандартах APW уделяется грамотной организации человеческого труда и постоянному обучению персонала. Для этого на заводе сформирован специальный тренинговый центр с участием иностранных специалистов, в котором тестируют вновь набираемых рабочих и повышают квалификацию действующих сотрудников. К сборочной линии допускается только персонал, прошедший обучение и финальное тестирование.

Но вернемся к конвейеру. Автомобиль приобрел практически законченный вид. На него установили двери, в салоне появилась обшивка, а в агрегатную часть залиты необходимые масла и жидкости. Последним штрихом является программирование блока управления двигателем, после чего автомобиль впервые заводят.

Далее он отправляется на участок проверки качества сборки интерьера и экстерьера. Здесь же проверяются зазоры дверей и капота.

После этого этапа специалисты отрегулируют угол наклона светооптики, настроят геометрию колес и отправят машину на участок проверки тормозной системы.

Финальным аккордом являются «мокрые» тесты. При их проведении в специальном боксе под разным углом на автомобиль подаются многочисленные струи воды — так тестируется герметичность уплотнителей дверей и стекол.

После этого готовые автомобили помещаются на склад временного хранения, откуда отгружаются в шоурумы дилеров, в том числе и казахстанских.



Автомобиль заметно похорошел. Впрочем, и прошлое его поколение привлекало к себе внимание и выглядело весьма современно. Тем не менее с новой радиаторной решеткой и оптикой Murano и вовсе приобрел вид футуристичного концепта, что, безусловно, найдет положительную оценку в среде его потенциальных покупателей.

Под капотом новинки на выбор два силовых агрегата: 249-сильный бензиновый 3,5-литровый двигатель или гибридный, сочетающий турбированный бензиновый мотор в 2,5 л с электромотором мощностью 15 кВт. В сумме мощность гибрида составляет 254 л. с.

В качестве трансмиссии предлагается переработанный на 60% вариатор X-Tronic, который инженеры Nissan настроили под работу в условиях плохих дорог и сложного климата. Во всех вариантах комплектации автомобиль оснащается системой полного привода All Mode 4x4-i.

Новый Murano создавался с учетом пожеланий потребителей стран СНГ и

с участием российских инженеров. При этом подвеска машины настраивалась под особенности дорог стран СНГ. По утверждению специалистов Nissan, благодаря полностью переработанной ходовой части и усовершенствованному рулевому механизму, с точки зрения управляемости и курсовой устойчивости Murano можно считать лучшим в своем классе.

Переработали инженеры Nissan и рабочее пространство водителя, и пассажирскую часть. Так, за счет использования новых кресел Zero Gravity для первого ряда у пассажиров второго ряда высвободилось дополнительно 3,6 см пространства в области коленей.

Появились на Murano и всевозможные системы безопасности, различные электронные помощники и масса подушек безопасности, размещенных по всему салону и даже в потолке.

В одном из следующих номеров нашего журнала мы подробно расскажем о новинке, посвятив ей отдельную статью. ■



— Несколько месяцев назад в Казахстане из шоурумов дилеров пропала модель Murano. Было ли это связано с запуском ее производства на базе российского завода?

— Сокращение модельного ряда было связано с изменениями структуры дистрибуции нашего бренда в Казахстане. Как вы знаете, в прошлом году генеральным импортером в РК была российская компания «Автомир», имеющая локальных дистрибьюторов. Кризисные явления вынудили нас пересмотреть механизм дистрибуции, и теперь автомобили поставляются казахстанским дилерам напрямую от компании «Nissan-Россия». Другими словами, рынок Казахстана по бренду Nissan опять вернулся в ведение рынка России, как это было несколькими годами ранее.

Что же касается нового Nissan Murano, производимого на российском заводе, мы планируем поставлять его в полном объеме на казахстанский рынок, как и на другие рынки стран СНГ. Старт продаж намечен на эту осень.

— Как эта модель адаптирована к климатическим и дорожным условиям стран СНГ?

— Перед запуском нового Murano в производство мы провели длительные дорожные испытания, в ходе которых выявили наиболее слабые стороны модели. Опираясь на этот опыт и на многочисленные опросы владельцев прошлой генерации Murano из стран СНГ, мы определили для себя ключевые направления, в которых наши инженеры, в том числе и работающие на российском производстве, приложили максимум усилий. Теперь Murano можно считать лучшим в своем классе, если говорить об устойчивости на дороге. Это же касается характеристик управления и акустического комфорта и, конечно же, устойчивости кузова к коррозии.

— На официальном сайте [www.nissan.kz](http://www.nissan.kz) не так давно перестала появляться информация о модели Patrol. Тем не менее автомобиль продается в автосалонах дилеров. Уточните, пожалуйста, он по-прежнему поставляется в Казахстан официально и будет поставляться или политика компании по отношению к дистрибуции этой модели изменилась?

— Автомобиль, как и ранее, продается в Казахстане, как и на других ключевых для модели Patrol рынках. Были небольшие перебои в поставках,



Вице-президент «Nissan Восток» Филипп Сайяр

# ПРАВДА

## ОБ ЭЛЕКТРОМОБИЛЯХ И НЕ ТОЛЬКО

Компанией «Nissan-Россия» был организован пресс-тур, в рамках которого мы получили возможность пообщаться с руководством компании Nissan. На наши вопросы отвечал вице-президент «Nissan Восток» Филипп Сайяр.

связанные с девальвацией тенге, когда ввезенные автомобили существенно подорожали, но на сегодняшний день мы нашли решение, способствующее стабилизации цен.

— То есть компания Nissan располагает инструментами, позволяющими нивелировать розничные цены на свою продукцию в России и Казахстане?

— Мы стремимся работать по единым стандартам во всем мире и предоставлять услуги своим клиентам на одинаково высоком уровне. Но что касается нивелирования цен, то это не всегда зависит от нас. К примеру, в России и Беларуси нам удается держать цены на одном уровне. В Казахстане после введения правительством дополнительного утилизационного налога добиться соответствия цен пока не получается. Но мы стремимся найти баланс.

— Для среднеценового сегмента разница не так ощутима, но как быть с моделями в нижнем ценовом сегменте? К примеру, в прошлом году в шоурумах дилеров

в Казахстане не стало модели Almera. Сейчас она продолжает официально торговаться, но по ценам, значительно выше российских. Мы сравнили ее стоимость в базовом оснащении: в Казахстане цена отличается практически на один миллион тенге. Почему в рамках ТС и ЕАЭС существует такая разница?

— Тут придется еще раз напомнить об утилизационном налоге, который был введен в Казахстане, и о девальвации тенге. Наиболее чувствительным к новым вызовам оказался нижний ценовой сегмент, такие модели, как Almera и марка Datsun. Эта же проблема коснулась и продукции АвтоВАЗа. События развивались стремительно. Мы столкнулись с такой проблемой впервые. Сегодня продолжаем искать ее решение и в числе других вариантов рассматриваем возможность локальной сборки этих моделей в Казахстане из российских автокомпонентов.

— Марка Nissan, кроме всего прочего, известна еще и тем, что именно ее инженеры создали



## Fast&Black



### ИДЕАЛЬНО ЧЕРНЫЙ ЦВЕТ

Образ идеально чистого автомобиля просто не возможен без чистых шин. Но чем больше натуральных включений (каучук, масла и т.п.) несет в себе резиновая смесь, используемая при их изготовлении, тем меньше они выглядят идеально черными. К тому же очистить резину от въевшегося дорожного шлама и пыли порой не так-то и просто. На некоторых мойках в угоду экономии для этих целей используют обычное «хозяйственное» мыло или дешевые средства на основе щелочи, натирая ими покрышки после мойки. Автовладельцам следует помнить, что подобные процедуры, проводимые регулярно, высушивают верхний слой резины и приводят к его растрескиванию, да и отмывать подобные покрышки с каждым разом будет все сложнее.

Итальянский автокосметический концерн Ma-Fra разработал уникальное средство, Fast&Black, не содержащее фосфатов и предназначенное для очистки и чернения резины. В состав средства входят компоненты, глубоко проникающие в пористый резиновый слой покрышки, бережно абсорбируя и удаляя грязь и дорожный шлам, не повреждая при этом саму покрышку и не оставляя жирных разводов. Регулярное использование этого средства придает покрышке глубокий черный цвет. Кроме этого, на поверхности шин образуется устойчивая пленка, защищающая шины от пыли, грязи, химических реагентов и ультрафиолета, а при регулярном использовании средства поверхность резины защищается от пересыхания и растрескивания, тем самым продлевается ощущение новизны и эстетическая привлекательность шин.

Но эстетика и защита от агрессивной дорожной среды — это, пожалуй, не единственный аргумент. Ввиду хороших консервирующих свойств профессионалы рекомендуют использовать Fast&Black для обработки внешнего резинового слоя покрышек при сезонном хранении. В этом случае смягчающие свойства средства также защитят резиновый слой от пересыхания и пыли, и с приходом нового сезона шины будут выглядеть опять как новые!

Для удобного применения средство фасуется в аэрозольные баллончики емкостью 500мл, а для комфортного применения средство обладает приятным запахом.



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

[www.mafrakz](http://www.mafrakz)

первый в мире серийный электромобиль. В этой связи вопрос: в последнее время в Казахстане идет горячее обсуждение темы экомобилей и в нашей стране даже была запущена сборка электрокаров. Не рассматривает ли компания Nissan возможность официальной поставки на наш рынок электрокара Nissan Leaf и развития сопутствующей инфраструктуры?

— Пока таких планов у нас нет. В Казахстане не созданы необходимые для этого условия: не развита сеть зарядных станций, не обеспечивается поддержка правительства.

— Поставляется ли эта модель в Российскую Федерацию? Если да, то можно ли считать опыт продаж и развития соответствующей инфраструктуры в России успешным?

— Сегодня мы работаем в этом направлении и с правительством Российской Федерации, и с властями Санкт-Петербурга в частности, пытаюсь выработать единую программу развития электромобилей. Но, к сожалению, пока сделаны незначительные шаги, и успешным этот опыт назвать нельзя.

— Насколько тема электромобилей вообще актуальна сегодня в мире?

— Она актуальна для ряда европейских стран, где имеется налаженная сеть зарядных станций и лояльно настроено правительство.

Как вы помните, именно Nissan предложил миру не только серийный и полностью адаптированный к повседневной эксплуатации электромобиль, но и готовое решение по внедрению зарядных станций для таких машин. Сегодня мы работаем с правительствами многих стран, которые способствуют развитию электромобилей, и в Европе у нас есть масса положительных примеров. Более того, ориентируясь на наши успехи, сегмент электромобилей с каждым годом пополняется новыми моделями от других автомобильных брендов. К примеру, один германский автопроизводитель в самом начале нашего пути по продвижению Leaf весьма скептически оценивал перспективы.

Сегодня он не только внедрил в производство полностью электрическую модель, но и объявил о своих амбициозных планах стать ведущим производителем электрокаров.

— Что или кто, по вашему мнению, сдерживает развитие электромобилей во всем мире и в Казахстане в частности. Только ли отсутствие инфраструктуры в числе таких факторов? Кто должен прилагать необходимые усилия в данном направлении и влиять на ситуацию — правительство или частный бизнес?

— Во-первых, как мне кажется, развитие электромобилей тормозят низкие цены на топливо. Во-вторых, в странах СНГ к теме экологии и загрязнения окружающей среды пока настоящему никто не относится внимательно и в списке мотивирующих к покупке автомобиля причин экология занимает шестое-седьмое место, в то время как в Европе этот пункт стоит на первом месте.

Свою негативную роль играют и официальные власти, которые не оказывают поддержку продвижению электромобилей, не развивают необходимую инфраструктуру, вводят акциз на поставку таких автомобилей.

— Насколько нам известно, в России есть положительный опыт: правительство Москвы приняло план действий, согласно которому в самом ближайшем будущем в столице появится 150 зарядных станций. Как вы считаете, это будет способствовать увеличению продаж электромобилей?

— На многомиллионный город построить всего 150 станций, конечно же, недостаточно. Их потребуется в сотни раз больше. К тому же в России в 2016 году ввели налог на ввоз электромобилей, которого еще 2013 году не было. Все это наводит на мысль, что в планы чиновников продвижение электротранспорта не входит.

Тем не менее мы «держим руку на пульсе» и, как только почувствуем потенциал для развития электромобилей на рынках стран СНГ, готовы начать активное их продвижение. ■

# ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100

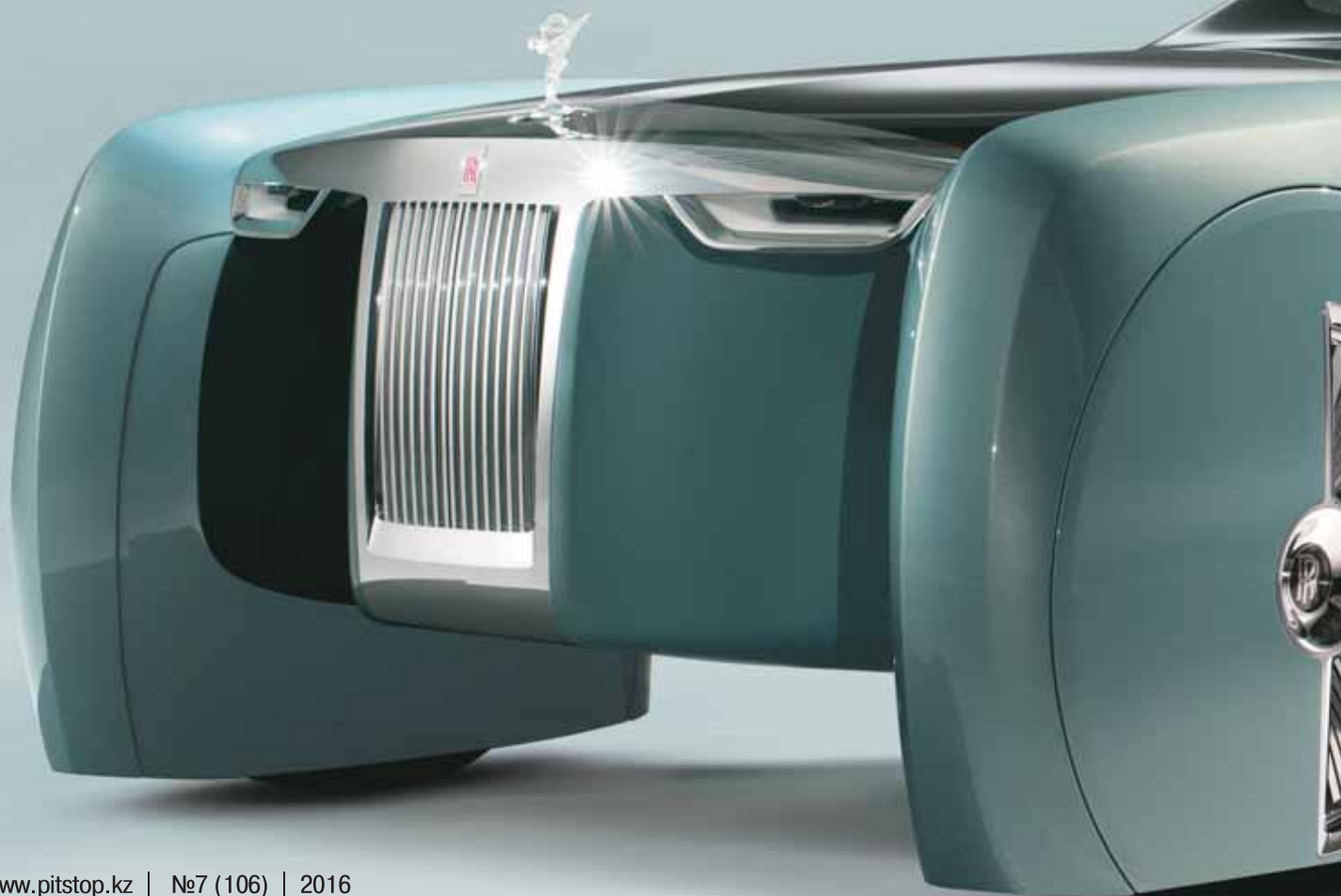
## БУДУЩЕЕ МОБИЛЬНОЙ РОСКОШИ

В середине июня в Лондоне ведущий мировой бренд автомобилей класса люкс, компания Rolls-Royce, представила публике свой взгляд на то, каким может быть современный шикарный экипаж для особо важных персон. Новинка носит имя Rolls-Royce VISION NEXT 100.



Создатели автомобиля будущего выкатили свое творение в концертном зале Roundhouse. И в данном случае мы не сленгом злоупотребили, а предположили, что Rolls-Royce VISION NEXT 100, скорее всего, является макетом. Нет ни одной фотографии, где он был бы запечатлен под нагрузкой. По-видимому, даже хрупкая леди, задумав она «подняться на борт» этого катамарана, могла бы утопить тщательно вписанные колеса в их массивные стойки. Да и будь под капотом двигатель, в багажный отсек позади передних колес вряд ли удалось бы поместить пару респектабельных чемоданов CS Rolls и FH Royce.

Представляя концепт-кар, главный исполнительный директор компании Rolls-Royce Motor Cars, Торстен Мюллер-Отвос, конечно же, упомянул о сплаве





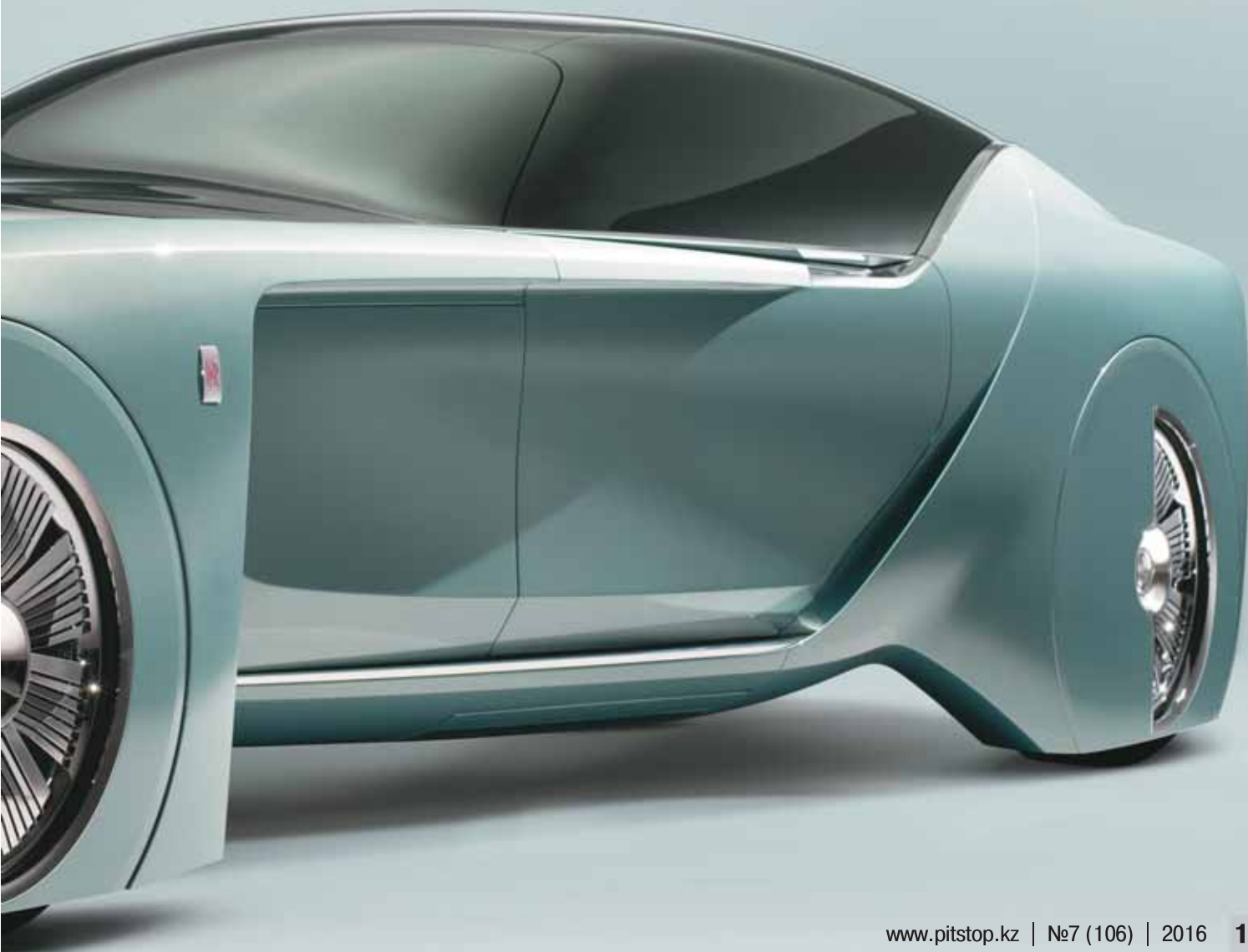


передовых технологий с изысканным дизайном, что реализованы в автомобиле, наряду с элементами, изготовленными вручную. А еще он пообещал, что клиенты смогут реализовать самые смелые пожелания

в персонализации.

Футуристичный концепт, готовый отправиться в будущее, не пренебрегает традициями. В его облике читаются благородные черты родовитых предков – семи поколений Phantom, а также

моделей Ghost и Wraith. Полностью закрытая передняя часть и гладкое дно корпуса повторяют форму роллс-ройсов 1920-х годов с их лодочной кормой. И традиционная статуэтка Духа экстаза на капоте – символического изображения



# ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100



богини Ники – как ничто другое подтверждает уважение к незабываемым основам.

Хотя дизайн автомобиля претендует на звание ультрапередового, в нем учтен и такой важный аспект, как аэродинамика.

Заглянув внутрь прототипа, можно убедиться, что в будущем пассажиры не увидят в машине водителя: автомобиль будет управляться виртуальным пилотом, ориентирующимся на программу маршрута и голосовые команды. В путешествии можно будет удобно расположиться на роскошном диване из шерсти и шелка, который словно парит над полом, посмотреть фильм, поработать с документами или послушать музыку.

Салон отделан дорогими материалами – деревом ценных пород и кожей. Его дизайн решен в сдержанной аристократичной манере. Пол украшает ковер с глубоким ворсом цвета слоновой кости. Торец двери скрывает еще одну традиционную брендовую деталь – зонты для пассажиров. Садясь в автомобиль и выходя из него, VIP-персоны будут шествовать по алой световой дорожке, «расстилающейся» от порога.





В основу своего взгляда за горизонт разработчики концепт-кара положили четыре принципа: персонализация автомобиля, незатруднительная поездка, святилище роскоши и грандиозное прибытие. Как видим, Rolls-Royce далек от стремления свести будущее личного транспорта к целям сугубо утилитарным и функциональным.

Вкус и личные предпочтения каждого клиента будут влиять на дизайн и настройки люксовых лимузинов, каждый из которых станет уникальным шедевром, — обещают специалисты знаменитой британской марки.

Искусственный интеллект автомобиля будет не только самостоятельно прокладывать маршрут, но и напоминать о встречах и задачах, предупреждая разнообразные неприятные ситуации как на дороге, так и в деловой жизни автовладельца.

Распахнув дверь и откинув панорамную крышу, пассажиры, предваряя свой выход, смогут продемонстрировать важность личностей внутри экипажа тем, кто ожидает снаружи. Одним своим размером автомобиль заявит о статусе пассажиров: длина Rolls-Royce VISION NEXT 100 — 5,9 м, высота — 1,6 м.

## 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](http://www.autoviz.kz)

# ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100



Впечатление поддерживают и подчеркивают полированный металл решетки радиатора, лазерные обручи фар, длинный капот и знаковые пропорции двухцветного кузова.

Отдельного внимания заслуживают 28-дюймовые высокие, но узкие многоспицевые колеса, собранные вручную из 65 отдельных алюминиевых деталей.

Производители концепта утверждают, что войти в лимузин и покинуть его пассажиры смогут не пригибаясь, с достоинством и в полный рост, воспользовавшись для удобства выдвигаемым порогом.

Rolls-Royce VISION NEXT 100 разрабатывался с учетом пожеланий особо важных персон, глав государств и представителей королевских семей. Сегодня этот проект воспринимается как изделие «от кутор», но пройдет немного времени, и, уверяем вас, технологии, нашедшие применение в новинке, «с барского плеча» придут в мир утилитарных автомобилей. А значит, то, чем завтра станут кичиться сильные мира сего, послезавтра сможет себе позволить простой смертный. Подождем: будет зонтик и в нашей «ласточке»... ■





# НАСТРОЙСЯ НА МУЗЫКУ С СЕКРЕТОМ

Специалисты компании HARMAN, которая поставляет автомобильную аудиотехнику премиум-класса под брендами Bang & Olufsen, Bowers & Wilkins, Harman Kardon, Infinity, Lexicon, Mark Levinson, Revel для Maserati, Lexus, Audi, BMW, Jeep, Mini и Volvo, недавно поделились с автолюбителями секретами настройки звуковой аппаратуры.

Главный инженер компании, Арндт Хенсенс, прежде всего отметил техническую сложность создания аудиосистем и их точной настройки для серийно производимых автомобилей, так как в них сочетаются разнообразнейшие материалы — пластик, ткань и кожа, стекло и металл — с различными звукоотражающими и звукопоглощающими свойствами. Кроме того, каждая модель автомобиля имеет оригинальные форму и объем кабины, задающие углы отражения звука. На восприятие звука накладывает свои особенности и техническое устройство автомобиля — дизельный он или бензиновый, с цепным приводом или ременным — поверхность дороги, скорость движения и количество пассажиров.

Как бы ни была сложна и технологична аппаратура в лабораториях HARMAN, в процессе отстройки правильного звучания по-прежнему не обойтись без человеческого участия. Сотрудников компании, занимающихся данной проблемой, уважительно, но не без иронии называют «золотые уши», потому что только они умеют слышать самые тонкие звуковые нюансы.

У этих специалистов есть и «любимые» произведения, с помощью которых они адаптируют новые модели аудиоаппаратуры к условиям того или иного конкретного автомобиля.

Вот топ-лист HARMAN из пяти композиций:

- 1) Cassandra Wilson — Fragile;
- 2) Juri Horning Trio — Walking On The Moon;
- 3) Eva Cassidy — Fields of Gold;
- 4) Allan Taylor — Colour to the Moon;
- 5) Модест Мусоргский — «Картинки с выставки» (Fritz Reiner, Chicago Symphony Orchestra).

Если вы пожелаете отстроить штатную мультимедийную систему вашего автомобиля так, чтобы прослушиваемая музыка доставляла удовольствие, несложные советы специалистов HARMAN вам в помощь.

Прежде чем начать регулировку частот, следует определиться с источником воспроизведения тестового плей-листа. Если ваша мультимедийная система позволяет проигрывать композиции со смартфона, используйте его.

1. Установите все элементы управления звуком в вашей мультимедийной системе, кроме громкости, на ноль.

2. Список из разножанровых композиций воспроизводить следует по 20 — 30 секунд, увеличивая и уменьшая силу звука.

3. Обработывая звучание, нужно обратить внимание на частотный баланс. Бас должен быть пробивным и жестким, чтобы каждая нота не только слышалась,



но и ощущалась. При этом нельзя потерять однородность звучания: басы барабана и бас-гитары должны плавно сливаться с вокалом, фортепиано или соло-гитарой. Так возникает ощущение теплоты и близости музыки. Высокие частоты должны дополнять средние, обеспечивая детализацию и четкость восприятия, но без раздражающей резкости.

Вообще прослушивание музыки в автомобиле в идеале должно быть сопоставимо с посещением концерта, хотя даже специалисты «золотые уши» признают, что настройка звучания — это очень субъективный и интуитивный процесс, некоторые ощущения при этом даже трудно передать словами. Вот, например, какие эпитеты в ходу у слушателей из HARMAN: широкий, стабильный, глубокий, богатый, деликатный, темный, мутный, бесцветный, пустой, сыпучий, бубнящий.



# ОРИГИНАЛЬНОСТЬ, ВЫШЕДШАЯ В ТИРАЖ ТОУОТА С-НН

Выводя на рынок модель С-НН с гибридной силовой установкой, концерн Toyota заявил о своем намерении присутствовать в расширяющемся сегменте экологических среднеразмерных кроссоверов. Автомобиль выделяется как внутри фирменной линейки, так и в ряду моделей иных производителей. Он выглядит как купе с высокой посадкой.

Главный конструктор этой модели, Кадзухико Исава, комментируя появление новинки, подчеркнул, что в своей работе коллектив разработчиков был сориентирован на создание машины с уникальной, неповторимой внешностью.

Нужно признать, что задуманное удалось воплотить, даже с лихвой. Увидев такой автомобиль, не скоро о нем забудешь. Однако нам лично показалось, что из-за сочетания в экстерьере множества крупных и мелких деталей, из-за вдавленной крыши он выглядит так, словно выбрался из какой-то нештучной передрыги: то ли побывал в ДТП с переворотом, то ли сверху на него рухнул бабушкин шкаф, а после он еще и угодил под меч самурая, оставившего на кузове множество резаных следов.

Представители Toyota повторили в С-НН многие черты концепт-каров, представленных в Париже (2014 г.) и во Франкфурте (2015 г.), отметив тогда для себя желание потенциальных клиентов подчеркнуть свою индивидуальность и стиль, а также стремление получить автомобиль с чуткой управляемостью, высокой посадкой и обтекаемой аэродинамической формой.

Отчасти созданию уникального характера Toyota С-НН поспособствовала новая глобальная архитектура, позволившая конструкторам чувствовать

себя свободнее в ключевых областях проектирования.

В результате появился автомобиль длиной 4360 мм, шириной 1795 мм и с колесной базой в 2640 мм. Его мощная нижняя часть и высокий клиренс, как считают авторы модели, вполне

сочетается с тонким профилем купе, хотя даже сами разработчики называют этот баланс хрупким.

Купеобразный образ С-НН поддерживают ручки задних дверей, как будто бы спрятанные в задних стойках, а также выгнутая крыша, переходящая





в спойлер. Суженный кузов контрастирует с широкими колесными арками — такой прием уже знаком нам по Nissan Juke, как и далеко заходящие на кузов передние и задние плафоны.

В своем желании пооригинальничать дизайнеры Toyota были последовательны, поэтому внутри салона они тоже не сдерживали полет фантазии и далеко ушли от соблюдения законов симметрии. Многоуровневая архитектура передней панели состоит из разнообразных геометрических



Представители Toyota повторили в C-HR многие черты концепт-каров, представленных в Париже (2014 г.) и во Франкфурте (2015 г.), отметив тогда для себя желание потенциальных клиентов подчеркнуть свою индивидуальность и стиль, а также стремление получить автомобиль с чуткой управляемостью, высокой посадкой и обтекаемой аэродинамической формой.

фигур: окружностей, ромбов, прямоугольников и других кособокостей. В сторону от водителя жметяся центральный тоннель и «улетает» перчаточный ящик, но выше всех «прыгнул» мультимедийный сенсорный дисплей, который даже обошел щиток приборов.

Передние сиденья в автомобиле сшиты из большого числа деталей. Они более узкие вверху и массивные снизу, с интегрированными подголовниками. Расцветка решена в двух тонах. Присутствуют контрастный







декоративный шов и перфорации.

Дизайнеры попытались максимально согласовать внешние и внутренние элементы, поэтому тщательно работали над текстурами, формами, цветами и освещением. Это заметно, если сравнить, например, фальшрадиаторную решетку с обивкой дверных панелей и забралом высокочастотного динамика JBL, если обратить внимание на стрелки аналоговых приборов.

Дизайн интерьера будет доступен в трех цветовых гаммах: темно-серой, черной с синим и черной с коричневым.

Комфортное и нескучное пребывание в автомобиле обеспечивает 8-канальная аудиосистема JBL с 576-ваттным стереоусилителем, 9-ю динамиками и 4-я сабвуферами. Этот звуковой комплекс премиум-класса был специально разработан для Toyota C-HR.

Не менее технологичной можно считать и силовую установку автомобиля. Под капотом – гибрид, выдающий мощность в 122 л. с. Он эффективнее и легче, чем предыдущие системы. Но C-HR также доступен с новым 1,2-литровым турбированным двигателем мощностью 116 л. с. На некоторые рынки (в Украину и на Кавказ) автомобиль будет поставляться с 2-литровым 150-сильным двигателем.





Моторы автомобиля могут сочетаться с 6-ступенчатой механической коробкой передач либо с бесступенчатой автоматической трансмиссией. Версия с вариатором может быть как полноприводной, так и переднеприводной.

Очевидно, что в стремлении конкурировать с продукцией других автопроизводителей, Toyota не могла обделить свою новинку набором электронных ассистентов. В C-HR есть все современные системы безопасности и помощи водителю: предупреждения о столкновении (в том числе с пешеходом), адаптивный круиз-контроль, распознавания дорожных знаков и разметки, автоматическое переключение ближнего/дальнего света и другие.

Выбрав топовую комплектацию, покупатель сможет получить сиденья с подогревом, тонированные стекла, индивидуализированную обивку салона, легкосплавные 18-дюймовые диски и двухцветную металлизированную окраску кузова.

Как ожидается, автомобиль начнет продаваться в Европе с сентября. Планируемый ежегодный объем продаж в Старом Свете может достичь 100000 экземпляров. ■





Именно так был представлен публике новый флагман модельной линейки Mitsubishi в России. Третье поколение Mitsubishi Pajero Sport, по мнению его авторов, является высокотехнологичным внедорожником с впечатляющим потенциалом прочности и проходимости. Автомобиль сохранил лучшие качества предшественников, но при этом получил весомые усовершенствования, а также новые опции.

Новинка оснащена модифицированным трехлитровым шестицилиндровым бензиновым двигателем MIVEC, с которым будет агрегатироваться 8-ступенчатая автоматическая коробка передач AISIN.

Система полного привода Mitsubishi Pajero Sport также доработана.

Модернизированная трансмиссия Super Select 4-II с блокировкой заднего дифференциала получила новые

режимы управления антипробуксовочной системой и системой контроля тяги. Помимо этого, полный привод дополнен автоматическим контролем устойчивости при спуске и помощью при трогании в гору.

Внешне машина несильно отличается от прежних версий. Она приобрела лишь новое остекление по всему периметру, а также



# Mitsubishi Pajero Sport №3 ДОСТОЙНЕЙШИЙ



оригинальные переднюю решетку и фары.

Производитель предусматривает два варианта комплектации: Instyle и Ultimate. В малом наборе — кожаные сиденья, светодиодная оптика, аудиосистема, камера заднего вида, отдельный климат-контроль, обогрев руля и заднего ряда сидений, стояночный электротормоз, электрические регулировки передних

сидений и 18-дюймовые легкосплавные диски. В более широком пакете к перечисленному добавятся камеры кругового обзора, система мониторинга слепых зон в наружных зеркалах, системы предотвращения попутных столкновений и столкновений при парковке, мультимедийная система Mitsubishi Connect и аудиосистема

Mitsubishi Power Sound System с 8-ю динамиками.

Пассивную безопасность в новой модели Pajero Sport обеспечивают семь подушек и, конечно же, прочная рамная конструкция кузова.

Автомобиль производят в Таиланде, а начало продаж запланировано на вторую половину этого лета. ■



# СРЕДИ РАМНЫХ





# VOLVO 850

## ПЕРЕЛОМНЫЕ МОМЕНТЫ

Ровно четверть века назад, 11 июня 1991 года, состоялась премьера Volvo 850. В судьбе шведской марки этот автомобиль сыграл едва ли не самую значительную роль, став поворотной точкой, разделившей историю Volvo на «до» и «после».

К тому моменту фирма Volvo имела устойчивую репутацию производителя надежных комфортабельных машин с высочайшим уровнем безопасности и заботы об экологии. Но побочным эффектом было то, что машины Volvo воспринимались многими как антиподы «драйверских» автомобилей. Шведы не хотели мириться со столь однобоким взглядом на свою продукцию, поэтому в линейке Volvo регулярно появлялись

мощные моторы. Эта марка одной из первых в мире стала применять турбонаддув. Машины Volvo не без успеха участвовали в гонках. Однако эффективность этих мер оказывалась недостаточной. Нужна была полностью новая модель, в которой традиционные ценности Volvo были бы в нужной пропорции сбалансированы с динамикой и управляемостью более высокого уровня.

К решению данной задачи шведы подошли со скандинавской основательностью. Проект стартовал аж в 1978 году. Когда ключевые решения были утверждены, произошло разделение проекта на две части. В результате голландским отделением компании была подготовлена 400-я серия, а шведским — модель 850.

Автомобиль, представленный в июне 1991-го, содержал множество





инноваций, главными из которых были передний привод с расположенным поперечно 5-цилиндровым мотором; задняя полузависимая подвеска Delta-link с эффектом подруливания; система защиты от бокового удара (SIPS) и автоматическая регулировка натяжения ремней безопасности.

Внешне Volvo 850 имел намного больше общего с другими членами модельного ряда. Это была последняя разработка заслуженного дизайнера Яна Вильсгорда. И он сумел, сохранив основную тему, заставить новую модель выглядеть более динамично.

На момент премьеры существовала единственная модификация GLT, чей двигатель имел по 4 клапана на цилиндр. Благодаря этому с 2,45 л удалось снять 170 л. с., и довольно крупный и тяжелый автомобиль достигал 216 км/ч.

Публика оказалась готовой к трансформации имиджа Volvo, и число доступных на рынке вариантов 850-й модели стало расти. Сначала появилась менее мощная версия – GLE (140 л. с.). Затем пришел черед универсала. Здесь перед дизайнерами встала еще более трудная задача, так как универсал, по определению, куда менее спортивный кузов, нежели седан, а традиционный универсал Volvo – и подавно. Но и в этом случае стилисты прекрасно справились. Все решил, по сути, единственный элемент – задние фонари. Для 850-го они были сделаны во всю высоту задних стоек – от бампера до самой крыши. Универсал Volvo 850 завоевал ряд престижных дизайнерских наград, а его удачное решение со светотехникой получило широкое



**ДЕТАЛИ  
ПОДВЕСКИ**

**ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ  
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ**



г. Алматы, Толе Би, 304  
ТК CAR CITY,  
3 ярус, 1ряд, 21 и 22 бутик  
[www.sklad.autotrade.su](http://www.sklad.autotrade.su)

**АВТОТРЕЙД**  
АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОСТЕКЛА ДЛЯ ИНОМАРОК

**ОПТОВЫЕ  
ЦЕНЫ!**



+7(777) **341-44-44**  
+7(727) **232-13-16**

В 1994 году в Женеве Volvo выставил абсолютно новую модификацию 850 – T-5R. Ярко-желтый автомобиль с броскими спойлерами, 17-дюймовыми дисками колес и 4-гранным наконечником выхлопной трубы, будто магнитом, притягивал посетителей салона.



распространение в автосекторе.

В 1994 году в Женеве Volvo выставил абсолютно новую модификацию 850 – T-5R. Ярко-желтый автомобиль с броскими спойлерами, 17-дюймовыми дисками колес и 4-гранным наконечником выхлопной трубы, будто магнитом, притягивал посетителей салона. А подойдя ближе, они узнавали, что машина оснащена турбированным

двигателем мощностью 240 л. с. Когда вся партия в 2500 машин была раскуплена, компания Volvo выпустила столько же черных, а потом еще 2500 зеленых T-5R, и только тогда спрос был удовлетворен.

Не забывали шведы и о совершенствовании системы безопасности. В 1995-м Volvo 850 получил первые в мире боковые

подушки.

Еще одним важнейшим новшеством стала первая в истории легковых Volvo полноприводная трансмиссия, которой 850-е начали оснащать в 96-м. Распределение крутящего момента между осями осуществлялось через вискомуфту. В нормальных условиях ведущими являются передние колеса, получающие 95% тяги. Если передние колеса буксуют, вискомуфта начинает перераспределение момента в пользу задних – вплоть до зеркального по отношению к изначальному. При необходимости срабатывает задний межколесный самоблокирующийся дифференциал, а роль передней блокировки выполняет противобуксовочная система TRACS.

Полноприводная версия 850-й модели стала прародителем нынешней серии Volvo XC.

Формально производство Volvo 850 завершилось в 1997 году. Но пришедшая на смену пара моделей S70 (седан) и V70 (универсал) представляла собой немногим более чем умеренный рестайлинг исходной машины. Поэтому по факту Volvo 850 выпускался еще три года. Окончательно производство остановили на впечатляющей отметке – 1 360 522 экземпляра. ■





# САМЫЙ БЫСТРЫЙ ИЗ ПОЛНОПРИВОДНЫХ

Таким громким титулом в середине июня блеснул перед публикой самый мощный в мире четырехместный кабриолет Brabus 850 Biturbo 6.0 Cabrio. Да не где-нибудь, а в официальном параде известнейшей гонки на выносливость «24 часа Ле-Ман».

Тюнинг-ателье Brabus построило этот автомобиль на базе Mercedes S 63 4-matic, продолжив тем самым славные традиции создания эксклюзивных автомобилей высокой производительности, как Brabus-Allee и D-46240 Bottrop.

Все компоненты кузова нового двухдверного кабриолета изготовлены из углерода с последующим нанесением глянцевого финишного покрытия. Конечно же, прежде всего автомобиль

привлекает внимание своей выразительной внешностью — спортивной и вместе с тем элегантной. Ее выгодно подчеркивают аэродинамические элементы, которые испытывались дизайнерами Brabus в аэродинамической трубе, и наружные зеркала заднего вида, а также кованые моноблочные 21-дюймовые колесные диски Platinum edition, которые доступны для Mercedes S-Class Cabriolet в различных размерах от 18 до 22 дюймов.

Модуль занижения Brabus специально калибруется для использования ультранизкопрофильных шин. Это понижает дорожный просвет кабриолета примерно на 15 мм.

Вид полноценного гоночного автомобиля Brabus 850 Biturbo 6.0 Cabrio получил благодаря переднему спойлеру, закрепленному на переднем бампере. Антикрыло и воздухозаборники в бампере снижают подъемную силу на высоких скоростях.







Сзади дизайн тоже дружит с функциональностью: здесь также присутствует небольшой спойлер, вентиляционные отверстия, а в бампер встроены четыре керамических патрубка — по два с каждой стороны.

Интерьер автомобиля ателье оформляет в соответствии с желанием заказчика. Оформление может включать в себя фактурные пластины с подсветкой логотипа Brabus, причем цвета могут изменяться синхронно с окружающим освещением салона. Компоненты отделки изготавливаются как из углерода, так и из дерева с

инкрустацией. Алюминиевые детали интерьера, такие, как подрулевые переключатели Brabus race, педали и дверные накладки, заметно акцентируют спортивный характер машины. О многом говорит и спидометр Brabus с максимальной отметкой в 400 км/ч. Правда, из-за ограниченных возможностей серийных шин пик скорости автомобиля ограничен электроникой до 350 км/ч.

Тонкая кожа в обивке салона радует бесконечным разнообразием цветов и выдающимся качеством исполнения.

Brabus 850 Biturbo 6.0 Cabrio разгоняется до 100 км/ч всего за 3,5 секунды, а скорости 200 км/ч достигает после 9,4 секунд. Такие возможности ему позволяет развить восьмицилиндровый твин-турбо двигатель с большим в сравнении с серийным вариантом объемом





цилиндров, коваными поршнями и высокопроизводительными шатунами. Еще в нем доработан коленчатый вал, применены более крупные компрессорные агрегаты и модифицирован выпускной коллектор. Трубы выхлопной системы из нержавеющей стали имеют диаметр 75 мм и заслонки с электронным управлением. Так что машина делается не только мощнее, но и звучит интереснее. Приближаясь к дому, она работает тише серийной, зато на треке может реветь как спорткар.

Система забор воздуха тюнинг-группой тоже была пересмотрена в сторону увеличения. Модуль впуска изготовлен из углерода, как и две коробки воздушных фильтров увеличенного объема, которые черпают воздух их специального канала. Увеличено и сечение воздухопроводов.

Под капотом особенно радует глаз цветом теплого золота покрытие впускных и зарядовых воздухопроводов твин-турбо системы.

Точно калиброванные моменты впрыска и зажигания, а также модифицированный электронный ограничитель давления наддува являются важной частью этого высокоэффективного двигателя, на который Brabus предоставляет трехгодовую гарантию.

Мотор выдает пиковую мощность в 850 л. с. на 5400 оборотов в минуту. Максимальный крутящий момент 1,450 Нм находится в диапазоне между 2500 и 4500 оборотов в минуту. В интересах долговечности трансмиссии пик крутящего момента ограничен электроникой до 1,150 Нм.

Кстати, о трансмиссии. Здесь работает система постоянного полного привода 4MATIC и семискоростной



автомат, управлять которым можно с помощью подрулевых лепестков.

Естественно, двигатель высокой производительности требует соответствующих материалов, поэтому ателье Brabus в ходе презентации автомобиля особо подчеркнуло, что для этого суперкара оно настоятельно рекомендует смазочные материалы

двигателя, трансмиссии и термостойкую тормозную жидкость своего эксклюзивного технологического партнера – компании Motul.

При выполнении оптимальных условий Brabus 850 Biturbo 6.0 Cabrio расходует на 100 км в городском режиме 14,2 л, на шоссе – 8,0 л, в смешанном цикле – 10,3 л. ■





**Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!**  
[www.sobek.kz](http://www.sobek.kz)

## Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА




**Спецодежда и защитная обувь**







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

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



## ИЮЛЬ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

### 90 лет назад

26 июля 1926 года в США дебютировало новое поколение машин марки Essex. Событие было примечательно тем, что впервые закрытые стальные кузова оценивались дешевле равных по комплектации кузовов со складным верхом. Это стало возможным с вводом в строй с начала июля новой кузовной фабрики компании Hudson (марка «Эссекс» выпускала упрощенные версии «Хадсонов»). Построенный «с нуля» завод обошелся

в космическую для тех лет сумму – в 10 миллионов долларов. Применяемые на предприятии технологии штамповки и производственные процессы позволили существенно удешевить себестоимость закрытых кузовов и тем самым совершить один из главных переворотов в истории автомобилестроения. Отныне и навсегда закрытые кузова стали восприниматься как менее престижные по отношению к кабриолетам и родстерам.

Что до пионеров, то марка Essex,

чья машины были довольно скучны, прекратила существование в 32-м, а Hudson много позже стал одним из соучредителей корпорации American Motors, оставшейся на протяжении примерно 30 лет «четвертой силой» в американском автомобилестроении.

### 70 лет назад

27 июля 1946 года на параде, посвященном 60-летию британской автоиндустрии, компания Jowett представила модель Javelin. Это был первый полностью новый британский автомобиль послевоенной эпохи. Машина относилась к верхнему среднему классу и отличалась передовой конструкцией. Передняя подвеска была независимой, тормоза имели гидропривод, а изготовленный из легкого сплава оппозитный мотор – верхнее расположение клапанов. Создал машину почти полностью, за исключением лишь коробки передач и заднего моста, Джеральд Палмер – инженер, по степени дарования почти равный Алеку Исигонису. Он же нарисовал и спроектировал кузов. Утопленные в крылья фары и гнутое цельное лобовое стекло были новинкой и помогли без продувки в аэродинамической трубе добиться хорошей обтекаемости. «Джевлин» был



ESSEX SUPER SIX TOWN 1927 Г. В.





JOWETT JAVELIN 1946 Г. В.

столь же быстр и так же хорошо управлялся, как легкие спортивные модели. В 1949-м он даже выиграл ралли Монте-Карло в своем классе. Однако скромная фирма в непростых экономических условиях не имела шансов. На развитие модели средств выделялось мало, а Палмера сманили в группу Nuffield.

Вскоре пришел черед еще более серьезных проблем. Было объявлено о снижении с апреля 1953 года налога на приобретение автомобиля сразу на 25%, что заставило многих британцев отложить покупку. В то же время «Форд»

прибрал к рукам фабрику Briggs, которая штамповала кузова «Джевлин». К концу года производство модели завершилось, а в 55-м и сама компания Jowett была распущена решением учредителей.

#### 45 лет назад

19 июля 1971 года компания Renault представила пару моделей под индексами 15 и 17. Фактически и та и другая представляли собой вариант семейного седана 12, но с кузовом типа «купе». Модель с меньшим индексом была и менее спортивной как внешне (прямоугольные фары, большая площадь



JOWETT JAVELIN 1953 Г. В.

остекления с тонкими стойками крыши), так и в том, что касается силового агрегата (базовым был 1,3-литровый мощностью 60 л. с.). Модель 17 имела двойную круглую оптику и толстые задние стойки с декоративной решеткой, подобной тем, что служат для отвода тепла у машин со средним расположением двигателя. Кроме полностью закрытого кузова, предлагался также «полукабриолет», у которого вместо собственно крыши был сдвижной матерчатый верх. Под капотом «старшей» модели стоял 1,6-литровый мотор мощностью 90 (карбюратор) или 108 (впрыск) сил.

На фоне прямых конкурентов купе Renault выглядели довольно слабо, но мода на этот тип автомобиля, порожденная дебютом «Форда-Капри», задержалась надолго, так что и французы имели определенную прибыль.

Топливный шок рубежа 1973–74 гг. привел к переформатированию авторынка. Купе на базе семейных седанов были практически чисто спортивными моделями, поэтому они, пусть и с потерями, но устояли. Если говорить о «Рено», то новая реальность заставила отказаться от старых 1,6-литровых установок и заменить их при рестайлинге 1976 года 98-сильным двигателем чуть большей кубатуры.

Обновленная пара выпускалась еще три года, после чего уступила место модели Renault Fuego, оказавшейся более успешной.

#### 35 лет назад

2 июля 1981 года в Японии состоялась премьера туристического купе Toyota Celica XX второго поколения. Для экспорта выбрали иное название — Celica Supra. Машина первой генерации, выпускавшаяся менее трех лет, была, по сути, пробным шаром и существовала в узком диапазоне модификаций. Новая модель стала серьезным шагом вперед как технически, так и в плане рыночного позиционирования. Японские автомобилестроители больше не хотели ограничиваться ролью создателей неприхотливых семейных машин и, чувствуя силу, начинали предлагать все более престижные модели. «Supra»



RENAULT 17 TL 1971 Г. В.



TOYOTA CELICA SUPRA 2.8 1981 Г. В.



базировалась на платформе более легкой «Селики», но, в отличие от нее, оснащалась не четырех-, а шестицилиндровыми двигателями.

Несмотря на то что подвеску туристического купе разрабатывала известная своими гоночными достижениями фирма Lotus, модель все равно была нацелена больше на

комфорт и статусность, чем на спортивность. Первоначально существовало два варианта силовой установки: 2 л мощностью 125 сил и 2,8 л с отдачей в 170 «коней» (показатели для внутреннего рынка). Разрыв между ними вскоре был признан слишком большим, и промежуток заполнили два новых варианта двухлитрового мотора:

с турбонаддувом и атмосферный с четырьмя клапанами на цилиндр.

В условиях, когда европейские и американские производители автомобилей спортивного типа пребывали в кризисе, а в Японии начинался экономический бум, «Супра» пришлось как нельзя кстати. Успех этой модели доказал, что на Западе готовы к шикарным японским авто, и третье поколение, уже официально называвшееся просто Toyota Supra, стало еще мощнее и дороже.

### 30 лет назад

10 июля 1986 года начался серийный выпуск второго поколения 7-й серии BMW (E32). Новая «семерка» должна была в конце 80-х стать таким же эталоном и примером для подражания, каким в свое время был Jaguar XJ, поэтому во внешнем облике баварского флагмана прослеживались намеки на классический стиль «Ягуара». Но не более того. Если XJ к тому моменту уже превратился в пародию на самого себя, то «директорский» BMW выглядел свежо и ультрасовременно. В облике седана в идеальной пропорции сочетались солидность, элегантность и динамика.

Никогда больше дизайнерский отдел BMW не достигал таких высот, как в 80-е под управлением Клауса Люте. При этом новая «семерка» стала одной из самых высокотехнологичных машин эпохи, переигрывая, вероятно, даже тогдашний Mercedes S-класса (W126).

В год дебюта для E32 предлагалось два варианта заслуженной рядной «шестерки» M30: объемом 3 или 3,5 л. Но баварцы давно мечтали о двигателях более «престижных» конфигураций. И уже в 87-м гамму пополнила модель 750i, оснащенная 300-сильным мотором V12. Это был первый в Европе автомобиль, штатно оснащенный ограничителем скорости на отметке 250 км/ч. В ходе дальнейшей эволюции автомобиль постоянно обзаводился новыми прогрессивными устройствами. Отдельные технологии вообще применялись впервые в мировой практике. Например, парктроник с ультразвуковыми датчиками или ксенонотные фары.

Через шесть лет после дебюта машина перенесла легкий рестайлинг, а 6-цилиндровые моторы уступили место новым V8 объемом 3 л или 4 л.

«Семерку» E32 стоит признать одной из главных удач BMW. Она не только сумела завоевать значительную долю рынка представительских машин, но также стала агрегатной базой для последующих крупногабаритных баварских моделей. ■



BMW 7-SERIES (E32) 1986 Г. В.





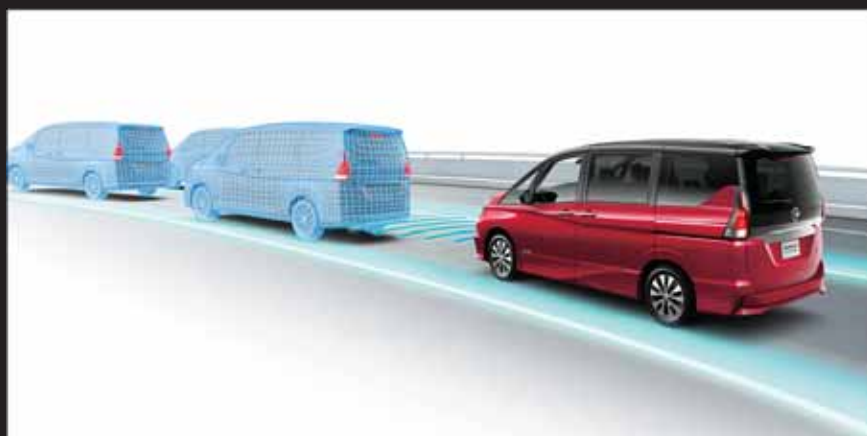
# ПРОДАЕТСЯ МАШИНА С ПИЛОТОМ

Технология, примененная при создании этой модели, позволяет «передать руль» компьютеру на скоростных шоссе, где система берет под контроль не только удержание транспортного средства на полосе и маневрирование внутри нее, но также управляет акселератором и тормозом продолжительное время даже в обстановке плотной загруженности дороги, в том числе и на поворотах.

Оперативно обрабатывая данные, поступающие с камеры, ProPILOT распознает положение транспортных средств, линий дорожной разметки, разнообразные ситуации и адекватно реагирует на изменения обстановки. Она автоматически контролирует дистанцию, удерживая заданную скорость в диапазоне 30 – 100 км/ч.

Система имеет собственный монитор с понятным интерфейсом и включается кнопкой, расположенной на правой спице рулевого колеса.

ProPILOT прошел серьезные испытания в разных регионах мира, где



Первым серийным японским автомобилем с автономным управлением, вышедшим на рынок Страны восходящего солнца, стал новый Nissan Serena. В середине июля Nissan Motor официально объявила о том, что машина с технологией ProPILOT начнет продаваться в августе.

планируется продавать оснащенные им различные модели автомобилей Nissan. На Qashqai, реализуемом в Европе,

например, система появится в 2017 году, а далее проследует в Китай и Америку.



**СПОРТТЮНИНГ LADA**  
www.tuningsport.kz

Республика Казахстан, г. Алматы,  
пр. Райымбека, 212/1.  
Тел.: +7 (727) 2502600, 2502785.  
Моб.: +7 705 5068850.  
E-mail: tuningsport.kz@gmail.com



ВАЗ ГАЗ



# Mercedes МОЖЕТ БЫТЬ РАЗНЫМ

Концерн Daimler в течение следующих двух лет намерен инвестировать в природосберегающие технологии легкового транспорта 5,4 млрд евро. Автогигант стремится стать эксклюзивным производителем, обеспечивающим всю собственную линейку моделей двигателями внутреннего сгорания, электромоторами, питающимися от аккумуляторов, а также гибридными комбинациями. Помимо этого, концерн активно приступил к работе над электрозарядной инфраструктурой и оригинальной фирменной архитектурой электромобилей.

Новые бензиновые моторы Mercedes-Benz станут еще экономичнее, обзаведутся сажевыми фильтрами и стартер-генераторами. Испытания сажевого фильтра на модели S 500 продемонстрировало значительный

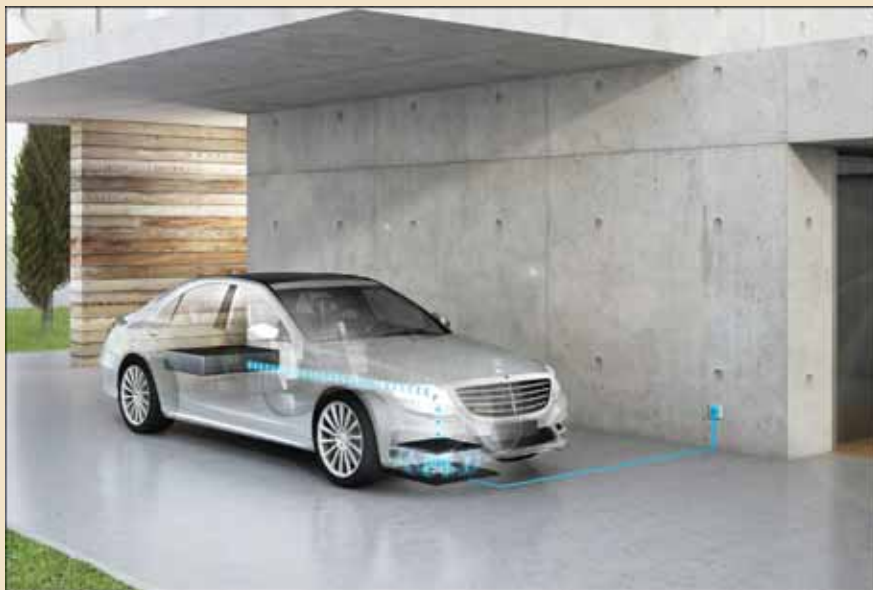
положительный эффект. И на рестайлинговых бензиновых автомобилях S-класса эта деталь появится уже в 2017 году.

Электрическая сеть автомобилей станет 48-вольтовой. Это даст такую

возможность экономии топлива, которая до сих пор была только у высоковольтных гибридов. При аналогичной силе тока электросеть с напряжением 48 вольт четырехкратно превышает по мощности 12-вольтовый аналог, делая доступными для гибридных автомобилей функции рекуперации, форсажа, электрического старта и маневрирования.

Во всех классах модельного ряда Daimler осознанно делает ставку на органичное сосуществование различных технологических направлений, что позволит удовлетворить разнообразные запросы клиентов, которые смогут приобрести автомобили сообразно потребностям и возможностям: бензиновые, дизельные, гибридные — на аккумуляторах или водороде.

В руководстве концерна убеждены, что все из перечисленных выше видов двигателей имеют шанс на существование даже в достаточно отдаленной перспективе. Это умозаключение основано на том, что современные дизельные моторы очень





популярны в Европе благодаря экономичности и, как ни странно это звучит, чистоте.

В среднесрочной перспективе дизельный агрегат OM 654 – тот, что весной этого года нашел свое место под капотом автомобиля E 220 d – будет применяться в различных модификациях на всей линейке легковых и малотоннажных автомобилей Mercedes-Benz с передним, задним и полным приводом.

За 20 лет с 1995 года средний расход топлива легковых автомобилей сократился на 4 с лишним литра: с 9,2 до 5 л на 100 км. Выхлопы сократились почти вдвое: с 230 г CO<sub>2</sub> на 1 км до 123 г CO<sub>2</sub> на 1 км. Интересно, что лидерами экономичности являются именно дизельные машины.

Планку щадящего отношения ДВС к природе повышают также интегрированные в двигатели Mercedes-Benz стартер-генераторы (ISG) и ременно-приводные стартер-генераторы (RSG). Шестицилиндровый рядный двигатель M 256 с ISG дебютирует в 2017 году. С этого же года семейство бензиновых моторов пополнится четырехцилиндровым двигателем с RSG.

Гибридная технология рассматривается сейчас как ключевая в плане экологичности, так как по городу автомобиль может двигаться на электротяге, а в дальнем пути она обеспечивает немалый запас хода за счет ДВС. Именно поэтому в линейке Mercedes-Benz на сегодняшний день насчитывается 13 моделей данного типа.

Уже в этом году в линейке гибридов plug-in дилеры бренда получат седьмого и восьмого «представителя вида» – купе GLC 350e 4MATIC и E 350e. А в начале 2017 года, как ожидается, появится рестайлинговая версия S 500 e с усовершенствованными литий-ионным аккумулятором и интеллектуальной системой управления приводом.

Экономичность, динамика и комфорт технологии plug-in особенно ярко проявились в ходе испытаний и эксплуатации крупных автомобилей, поэтому Mercedes-Benz планирует наиболее интенсивно внедрять ее в производство машин С-класса и выше. Тут как нельзя кстати придется и модульная концепция, которую специалисты немецкого концерна станут применять при конструировании множества новых моделей различных классов и типов кузова, причем как с левым, так и с правым расположением руля.

В 2017 году на рынок выйдет Mercedes-Benz GLCF-CELL с технологией



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!  
[www.sobek.kz](http://www.sobek.kz)

### Оборудование для автомоек

#### Моющие средства для мойки кузова и салона

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

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





plug-in на топливных элементах, комбинированный запас хода которого, как ожидается, достигнет 500 км. Этому результата конструкторы планируют добиться путем внедрения под капот компактной системы топливных элементов и благодаря дополнительному источнику энергии для электродвигателя – емкому литий-ионному аккумулятору мощностью около 9 кВтч.

В направлении электрифицированных версий DaimlerAG тоже активно пополняет портфолио. Концерн стал пионером направления в 2007 году, выпустив серийный электромобиль smart fortwo electric drive. В 2016 году выйдет уже четвертое поколение smart fortwo и вариант forfour. На Парижском автосалоне в сентябре планируется мировая премьера купе и кабриолета smart fortwo electric drive. В 2017 году в Европе начнут продавать двух- и четырехместные автомобили этой марки.

Помимо автопроизводства как такового, концерн Daimler развивает поставки услуг, обеспечивающих мобильность. Прежде всего, решается задача быстрой и несложной зарядки электромобиля. При этом большие перспективы видятся в технологии индукционной зарядки. Обкатывать инновационный инструмент предстоит рестайлинговому Mercedes-Benz S500E.

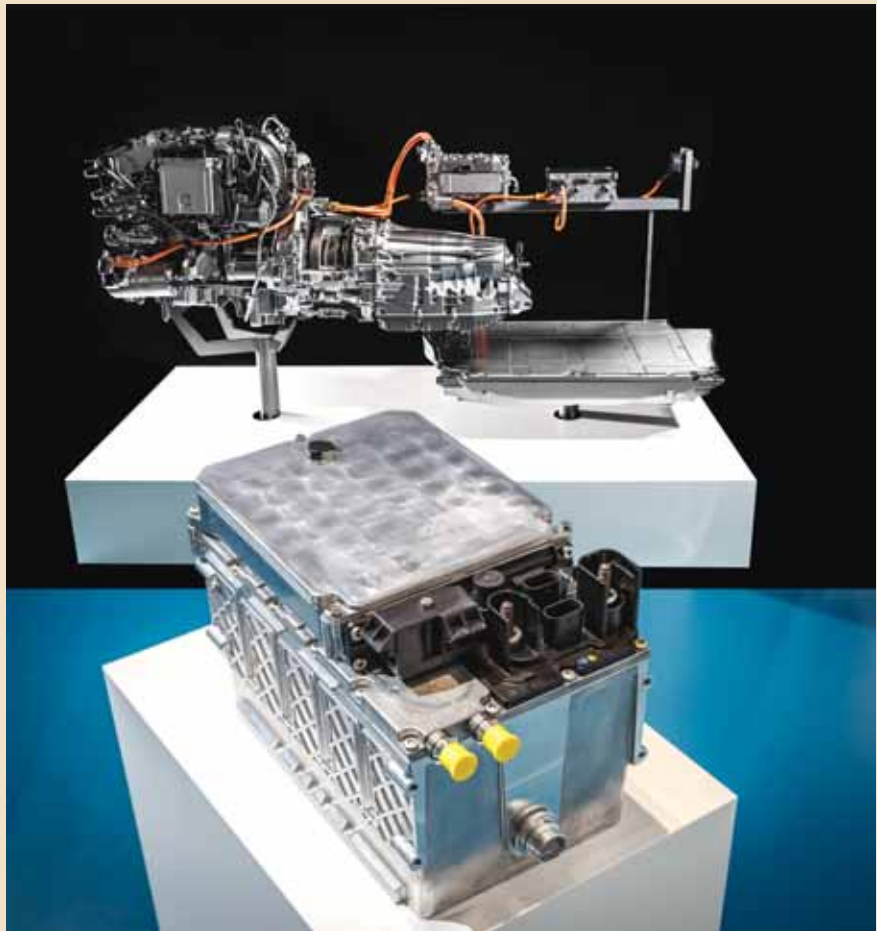
Новое слово концерн намерен сказать также в методе зарядки через кабель. Этот процесс планируется



ускорить за счет увеличения мощности зарядных станций. В прошлом году Daimler стал разрабатывать стационарные аккумуляторные системы марки Mercedes-Benz, «сырьем» для которых послужат бывшие в употреблении накопители энергии автомобилей smart electric drive второго поколения.

Совершенно очевидно, что стремление к лидерству в техническом прогрессе — дело наукоемкое, поэтому концерн располагает не только собственными научно-исследовательской и опытно-конструкторской базами, но и развивает партнерские связи. Так, сотрудничество в разработке электродвигателей DaimlerAG ведет с Bosch, совместно с Ford совершенствуются блоки топливных элементов, компания H2 Mobility GmbH содействует в создании инфраструктуры работы с водородом.

Столь энергичные усилия DaimlerAG недвусмысленно намекают на то, что в ближайшем будущем концерн намерен занять передовые позиции в нише экологических автомобилей. Что ж, вполне возможно, что это у него получится, если только тема экологии в очередной раз не споткнется о лобби нефтедобывающих компаний. ■



# Autoparts / Autoshow

Казахстанская Международная выставка автомобилей и аксессуаров

## АВТОЗАПЧАСТИ АВТОШОУ

**20–23** ОКТЯБРЯ  
2016

Казахстан  
Алматы  
ВЦ «Атакент»

Официальная поддержка:



Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан



Акимат города Алматы

[www.autoshow.kz](http://www.autoshow.kz)



ТОО МВК «Атакент-Экспо»  
Республика Казахстан  
050057 г. Алматы, ул. Тимирязева, 42  
Тел.: +7 (727) 275 09 11, 275 08 69, 274 79 26  
Факс: +7 (727) 275 08 38  
E-mail: zhanat@atakentexpo.kz, zhanat.expo\_kz@list.ru

# КАК РОЖДАЕТСЯ SEAT



Что лежит в основе дизайна новой модели автомобиля? Конечно же, творческий замысел и прагматичный расчет. А еще 1400 дней кропотливой работы, более 100 эскизов, столько же литров краски и 5 тонн глины.

Все начинается с утверждения основных принципов новой модели, которые определяют направление предстоящей работы и отражают концепцию будущего автомобиля, чтобы в порыве вдохновения у дизайнера вместо кроссовера, например, не получился родстер.

Затем возникают предварительные эскизы, ранние версии которых отражают полет фантазии практически в чистом виде. Говоря об этом этапе, руководитель направления интерьерного дизайна SEAT, Жауме Сала, назвал его: «Мы хотели бы, чтобы это выглядело так...».

Но идеальная картина – это одно, а практическое воплощение – совсем иное. Поэтому вслед за вдохновением приходит расчет, да не какой-нибудь, а компьютерный.

Компьютерное проектирование оцифровывает эскизы – так возникает уже объемная модель, которая является полноценным документом и используется инженерами для технического мониторинга.

А пока титаны технической мысли вписывают в компьютерную модель двигателя, трансмиссии и подвеску, за дело берутся скульпторы. Хорошенько замесив четыре тонны глины, они руками

сантиметр за сантиметром воссоздают в ней стремительные абрисы, обтекаемые линии и соразмерные пропорции, которые задумал дизайнер.

Внимательный читатель может спросить, куда же мы подевали еще одну тонну глины, из пяти, заявленных в начале повествования. Не переживайте, в таком тщательно выверенном процессе, как проектирование, не забывают ни о чем. Эта тонна уходит на доработку замечаний и дополнений, которые высказывают в ходе коллективного обсуждения проекта. По завершении данного этапа модель «замораживают». Это означает, что дизайн признан окончательным и никаких изменений более вносить нельзя.

Но автолюбители как-то не очень одобряют автомобили глиняного цвета. Следовательно, пришло время задуматься о более яркой палитре. И тут на авансцену являются сотрудники отдела цвета и отделки. Причем с уже готовыми предложениями, ведь задание свое они получают загодя – за два года до появления глиняной заготовки. В течение этого времени, как объяснил глава соответствующего отдела SEAT, Джорди Фонт, коллектив подразделения изучает мировые тенденции в моде, архитектуре и дизайне, исследует новые материалы, цвета и фактуры. И, несмотря на то что в их распоряжении





имеются целая палитра однородных красок и сотни вариантов различных составов, в итоге у отдела должно остаться только 12 тонов, которые специалисты представляют на диаграмме цвета экстерьера автомобиля.

На следующем этапе отдел цвета и отделки совместно с дизайнерами прорабатывает все аспекты комфорта и достойного интерьера уже на практике, с использованием швейной машины. Разноцветные образцы тканей и швов, сиденья разных форм и расцветок проходят согласование.

Интересно, что при выстраивании интерьера конструкторы и дизайнеры, прежде всего, находят место для сенсорного экрана, все остальное – вторично. Помните утверждение Кота Матроскина о том, что главным украшением новогоднего стола является телевизор? Похоже, в автомобиле дело обстоит так же! Впрочем, это объяснимо, ведь именно дисплей сегодня является средоточием различной информации, в том числе и функциональной, необходимой в пути. Затем коллектив задумывается над тем, где было бы удобнее расположить освещение салона, где пристроить мобильный телефон, очки, бутылку воды...

В итоге неустанного четырехлетнего поиска компромиссов и новых решений на свет является новая модель автомобиля. Выйдя из-под карандаша художника и отогрившись в теплых руках скульптора, она уходит на конвейер.

А что же творческая группа? Отправляется отдыхать? Как бы ни так! Впереди – еще более захватывающие проекты, к работе над которыми не терпится приступить!



БОЛЕЕ  
**60000**  
НАИМЕНОВАНИЙ  
В НАЛИЧИИ

- ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
- ВЫГОДНЫЕ ЦЕНЫ
- ДЛЯ ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

# АВТОТРЕЙД

## АВТОЗАПЧАСТИ АВТОСТЕКЛА

ПРОДАЖА УСТАНОВКА



**Продажа запчастей:** Толе Би, 304  
TK CAR CITY, 3 ярус, 1ряд, 21 и 22 бутик  
тел.: 8(777)341-44-44, 8(727)232-13-16

**Установочные центры:**  
Толе Би, 302; ул. Суюнбая, 66А  
тел.: 8(727) 232-13-17, 8(777) 807-87-73



[www.autosteklo.kz](http://www.autosteklo.kz)  
[www.sklad.autotrade.kz](http://www.sklad.autotrade.kz)





## ВСТРЕЧА НА «ШЕЛКОВОМ ПУТИ»

Рекордсмен по числу побед на ралли-рейде «Дакар», 12-кратный чемпион Стефан Петерансель, 9-кратный чемпион мира по классическому ралли Себастьян Леб, 5-кратный победитель «Дакар» в категории мотоциклов Сириль Депре и директор команды Бруно Фамин поделились впечатлениями от гонки, стартовавшей 8 июля на Красной площади в Москве и к моменту пресс-конференции добравшейся до своей середины.

В Казахстане гонщикам предстояло пройти еще один из четырех

Пятнадцатого июля в Алматы состоялась встреча журналистов с легендарными гонщиками команды Peugeot Total, которая участвует в трансконтинентальном марафоне «Шелковый путь».

бескомпромиссных и технически очень непростых этапов.

Прежде всего, спортсмены признались, что рады возможности перевести дыхание после первой интенсивной недели гонок и переночевать, наконец, в комфортных

условиях. Эта радость вполне понятна, ведь шесть этапов гонки, предварявших встречу, были отнюдь не легкими.

Четыре этапа лидером был Стефан Петерансель. Но на пятом этапе его машина перевернулась, и на передовую позицию вышел Сириль Депре.

Стефан Петерансель в беседе с журналистами признался, что к временному выходу с трассы привела его собственная ошибка. По мнению пилота, он недостаточно сбросил скорость перед довольно большой ямой и в результате этого его Peugeot 2008 перевернулся шесть раз. Но, несмотря на значительную потерю времени, которое было потрачено на ремонт автомобиля, Стефан продолжил борьбу.

Собравшиеся интересовались, не скучает ли Сириль Депре по байку. Как оказалось, он вполне доволен своей нынешней ролью и возвращаться в седло не собирается.

Себастьян Леб, впервые участвовавший в ралли «Шелковый путь», отметил, что это состязание сложнее, чем «Дакар», так как трасса



© RedBullMediaHouse



пролегал через разные климатические зоны, да и спецучастки гораздо протяженнее и сложнее. Гонщик признался: «Когда осознаешь, что старт гонки в Москве, а финиш — в Пекине, просто захватывает дух. Такая сложная гонка — мечта каждого пилота». Он подчеркнул разницу между классическим ралли, где трасса заранее хорошо известна спортсменам, и ралли-рейдами, которые представляются больше как импровизация. Существует при этом и разница в настройке автомобиля: в первом случае большее значение имеют точность и скорость, во втором — внедорожные качества и надежность. А еще любимец женщин заметил, как прекрасны алматинки и как удивительны пейзажи нашей страны.

Французские гонщики одинаково тепло отзывались и о встречах на казахстанской земле, и о местных красотах, но не забывали о том, что уже на следующий день им предстоит



© RedBullMediaHouse

штурмовать технически наиболее сложные участки горных дорог и пески по пути в китайский город Бортала.

В конце встречи пилоты французской

команды отметили, что Казахстан вполне может стать одной из стран, где будут проводиться регулярные раллийные чемпионаты мирового уровня. ■

Польский этап чемпионата мира по ралли 2016 года завершил половину сезона. Самое время подводить промежуточные итоги.

Однако ход гонки на какое-то время отвлек всех от ситуации в чемпионате. На первых спецучастках традиционно вперед вырвались гонщики второго эшелона. Миккельсон возглавил заезд. Его преследовали Пэддон и Тянак. То, что лидеры держатся в тени, никого не удивляло: их время должно было наступить позже. Но допы шли один за другим, а в лидерах держалась все та же тройка. Только теперь Тянак вышел вперед, а Миккельсон и Пэддон оказались в роли догоняющих.

Можно было предположить, что первая позиция Тянака — это ненадолго,

и вот-вот что-то случится. Но последний день гонки он начал с преимуществом в 20 секунд. И все бы ничего, если бы

не прокол на предпоследнем СУ. Отт смог сохранить второе место, но победа ушла Миккельсону, который в этот раз стал лидером Volkswagen.

Третье место занял Пэддон на Hyundai. И теперь Миккельсон и Пэддон расположились в тройке лидеров чемпионата позади Себастьяна Ожье.



## WRC-2016 Ралли Польши



Текст: Егор Белоголов, фото: материал RedBullMediaHouse



# «CAN-AM TROPHY RUSSIA 2016»



Крупнейшая в России гонка для квадроциклов и мотовездеходов — «Can-Am Trophy Russia 2016» — стартовала 15 июня в городе Альметьевск (Татарстан). В течение четырех дней участникам соревнований предстояло преодолеть четыре спецучастка общей протяженностью более 600 км. На мероприятии побывал наш специальный корреспондент.

В этом году квадросерия перешагнула свой семилетний рубеж. Изменяясь с каждым годом, гонка теперь вплотную приблизилась к формату международных ралли-рейдов. Главное отличие нынешнего сезона — количество

этапов, которое сократилось до двух против привычных трех. В то же время увеличилось число соревновательных дней и значительно возросла протяженность боевых спецучастков. Кроме этого, организаторы теперь

используют систему спутникового мониторинга и online-подсчета результатов. Неизменно растет подготовленность и техническая оснащенность участников: на гонку уже приезжают целыми командами со своими «техничками». Ежегодно порядка 20% новичков вливаются в ряды участников «Can-Am Trophy Russia».

Напомним о классификации соревнований. Здесь предусмотрено три зачетных категории:

ATV — квадроциклы;

SSV Standard — бюджетная категория для любителей мотовездеходов. Эту категорию организаторы специально оставляют из года в год, чтобы не было «гонки вооружений». При этом условиями запрещено что-то «наворачивать»: купил и поехал, чтобы только мастерство различало участников на подиуме с первого по третье место;

SSV Sport — категория для мотовездеходов, но уже без границ для совершенствования и модернизации техники, да таких, что тюнинг порою







равняется стоимости самого «сайда».

Перед стартом гонки через парадную арку на торжественном открытии квадросерии прошло 60 единиц техники: 20 ATV, 25 SSV Standard, 15 SSV Sport.

Соревнования начались с трехкилометрового пролога по закольцованной трассе близ бивуака. Свидетелями экстремальных заездов смогли стать все желающие болельщики и зрители.

Далее гонка продолжилась на трех спецучастках протяженностью 160 км, 280 км и 180 км соответственно, которые проходили в основном по лесным и полевым дорогам и по холмам.

Гонка получилась скоростной и непростой по навигации — одна ошибка могла стоить большой потери времени.

В России не проводятся другие подобные соревнования, которые могли бы конкурировать по уровню организации с «Can-Am Trophy Russia». Это же относится и к количеству участников, оснащению базового лагеря и царящей здесь дружеской атмосфере. На соревнованиях собирается большое количество энтузиастов — людей, вырвавшихся из обыденной повседневности в среду единомышленников.

Помимо того, что сюда съезжаются участники со всей России, гонка привлекает и квадроциклистов из Казахстана. На протяжении последних трех лет в соревнованиях неизменно принимают участие наши соотечественники. В этот раз Казахстан представлял Максим Антимиров. И именно ему впервые в истории этой

квадросерии удалось подняться на пьедестал — на 2-ое место в категории ATV.

II этап «Can-Am Trophy Russia 2016» будет проходить 10 — 16 сентября по маршруту Элиста — Астрахань.

## ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ  
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ  
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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



## ГРАН-ПРИ ЕВРОПЫ

Хэмилтона до 24-х очков.

Льюис же попал в аварию в квалификации и был недоволен машиной в гонке, финишировав лишь на пятом месте.

На подиум с Росбергом поднялись Феттель и Перес. Третье место также мог занять пилот Ferrari Райкконен. Но на одном из кругов он заехал за линию въезда на пит-лейн и получил за это 5 секунд штрафа. Тем не менее Кими поднялся на четвертое место в личном зачете, опередив Даниэля Риккардо, который, стартовав вторым, провел крайне неудачную для себя гонку.



В 2016 году в календарь чемпионата мира Формулы-1 вернулся гран-при Европы. Гонка прошла на новой городской трассе в столице Азербайджана – Баку. Трасса единогласно заслужила хвалебные отзывы, хотя и не всем она покорилась.

Нико Росберг, неудачно выступивший в трех предыдущих гонках, наконец-то взял реванш. Уверенно завоевав пул, он лидировал на всей дистанции и, показав лучший круг, финишировал первым. Этот «большой шлем» стал вторым для Нико. Он увеличил свой отрыв в чемпионате от



## ГРАН-ПРИ АВСТРИИ

Несмотря на то, что гонка в Австрии в этом году получилась весьма захватывающей, события в ней распределялись неравномерно.

По итогам интереснейшей борьбы на первых кругах в лидерах оказались стартовавший с пула Хэмилтон и прорвавшийся с 6-го места Росберг. За ними следовали пилоты Ferrari. Оптимальная тактика предусматривала 2 или 3 пит-стопа. Но для Себастьяна Феттеля Ferrari предпочли рискнуть и отправить его на 1 остановку, затянув первый пит-стоп. Закончилось это взрывом шины и аварией на 26-м круге.

Лидерство захватил Росберг. За ним шли Хэмилтон и Ферстаппен. Росберг и Хэмилтон совершили на 1 остановку больше, но вновь смогли пройти Макса. Позади них тем временем Райкконен опередил Риккардо и бросился в погоню



за Ферстаппеном и третьим местом.

Во втором повороте в борьбе за лидерство столкнулись пилоты Mercedes. В результате Хэмилтон

выиграл гонку, а Росберг со сломанным крылом еле доковылял до четвертого места. Ферстаппен стал вторым, Райкконен – третьим.



# ФОРМУЛА-1 ГРАН-ПРИ БРИТАНИИ



Гонки в Туманном Альбине редко обходились без дождя. Не стал исключением и этап 2016 года. Правда, осадки пролились не во время заездов, а за 15 минут до старта. Ливень оказался настолько сильным, что гонку пришлось начинать за машиной безопасности.

Пять кругов заезд проходил в режиме желтых флагов, затем был дан старт. И, несмотря на то что трасса оставалась еще довольно мокрой, борьба развивалась не слишком активно.

Хэмилтон, Росберг и Ферстаппен, стартовавшие с трех первых мест, лидировали в гонке. Но по

мере высыхания трассы Макс Ферстаппен приближался к Нико и в итоге вышел на второе место.

Мокрых участков становилось все меньше, и гонщики перешли на слики. Хэмилтон уверенно лидировал. А вот Ферстаппен на сухой трассе начал терять преимущество и лишился второго места в пользу Росберга.

Ошибок на подсыхающей трассе было множество, но в основном без последствий.

Благодаря победе, Хэмилтон сократил отставание от Росберга до 4 очков, а Райкконен закрепился на третьем месте в чемпионате.



Сертификаты на услуги в сети автомоек «АкваСервис». Номинал каждого сертификата 5000 тенге!

## УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.08.2016

на e-mail: [info@pitstop.kz](mailto:info@pitstop.kz)

Обязательно указывайте свои контактные данные (Фамилию, Имя, номер телефона и название города), чтобы мы могли в случае правильного ответа вручить вам призы. В качестве приза мы вручим первым трем победителям по сертификату номиналом 5000 тенге. Сертификатом можно воспользоваться в сети автомоек «АКВАСЕРВИС». Призы получают три участника, приславшие первыми правильный ответ до указанной даты\*.



Стали доступны до 10.07.2016

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №6-2016 Opel Corsa

Победители викторины №6-2016:

ПРИЗЫ

- |                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. Халитов С. (г. Караганды) | Сертификат "Aqua Service" |
| 2. Сайфуллин Р. (г. Алматы)  | Сертификат "Aqua Service" |
| 3. Петрова А. (г. Алматы)    | Сертификат "Aqua Service" |

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

\*Внимание! Победителей викторины Pitstop №6-2016! Призы необходимо получить в редакции до 10.08.2016. В случае неполучения победителем приза в указанный срок, подарок возвращается в призовой фонд викторины.



## Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №6-2016

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

Комод в мини-юре								
Отвал пустой породы		Хвойное дерево		Взгляд, воззрение		Вид гравюры		"Рука" краба
	Самый крупный боксёр	Правда о вечном		Артист-индивидуалист		Родственница селёдки		Задор, увлечённость
	Бойфренд Джульетты	Слой краски						
					Ильм			
	Происки недоброжелателей		Река в Чили				Багдад	
					Обращение к королю			
	Го, теннис, футбол		Чистый алкоголь					
						Выставка солдат		Заменитель мяса
... Михалков		Толстые кручёные нитки		Порода кроликов				
Карточная игра		Актёр ... Кал-нынш					Старое "ы"	
				Бахчевое растение				

Предсказывать погоду синоптикам сильно помогает слово «местами».

- Сынок, что бы ты хотел получить на день рождения?
- Лошадку, пистолет и три дня не умываться!

Объявление на калитке: "Звонок не работает! Дразните собаку!".

Мужик со слезами на глазах обнимает свою машину, целует капот, дверцы, решётку радиатора. Другой мужик у него спрашивает:  
-Продаёшь, что ли?  
-Да нет, жена права получила!

Пьяный муж возвращается домой в 3 часа ночи. В прихожей падает, задевает вешалку, раздается страшный грохот и все рухнет - тара, лыжи, велосипед... Из комнаты выбегают жена и дети. А он им:  
- Ну что, не спится без папки-то?

Женщины непобедимы... Сегодня слышал, как маленькая девочка лет 6-7 кричит на мальчика обиженным голосом, почти плача: «Отдай, это не твоя конфета, твою я уже съела!»

По соседству со мной живет креативная бабушка. Сегодня

кричит внуку из прихожей:

- Внучо-о-ок! Тебе письмо из Хогвартса!
- Как? Откуда?
- В смысле повестка из военкомата.

Все самое вкусное в семье достается детям. То, что похуже, — матерям.

А совсем уж горькое и противное, такое, что даже закусывать приходится, обычно достается бедным отцам.

Зарплата - это еще одно доказательство того, что работать на других невыгодно.

## ЮМОР

Британские учёные доказали, что если одновременно закрыть рот и нос и чихнуть, то волосы растут быстрее.

Найдя у внука белый порошок, бабушка решила, что это мука и сделала из него блины. Масленица не прекращалась три недели.

Хорошо быть смелым, но страшно.

Набирая песок для новой кошки, маленький Петя нашел старую.

### Журнал Pitstop можно приобрести:

В сетях **КазПРЕСС**, **МирПРЕСС** и киосках "АиФ", "Бурда Алатау Пресс", у частных распространителей.

### Журнал можно получить бесплатно:

#### в автосалонах г. Алматы

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

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

**"Pegas"** - г. Алматы, пр. Райымбека, 206в/2  
**"Блеск"** - г. Алматы, пр. Сейфуллина, д. 306  
**"Таза"** - г. Алматы, ул. Шевченко, 96  
**DDT** - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 476  
**"Вирта"** - г. Алматы, пр. Рыскулова, д.66  
**"Форсаж"** - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 130  
**"Бархан"** - г. Алматы, ул. Досмухамедова, д. 82  
**PS-AUTO** - г. Алматы, ул. Тургут Озала 150  
**"Сайран"** - г. Алматы, Толе би, 279д  
**"ЖОМАРТ"** - г. Алматы, ул. Жандосова, д. 87  
**"АВТО-АЛЬЯНС"** - г. Алматы, пр. Рыскулова, д. 68  
**"Inter-Сервис"** - г. Алматы, ул. Сейфуллина, д. 321  
**"Автомир"** - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 225  
**"Москва"** - г. Алматы, ул. Розыбакиева, 166 б  
**"Москва"** - г. Алматы, Коммунальная, 12  
**Formula-7** - г. Алматы, мкр. Аксай 3а, д. 79А

**СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!**





РЕКОМЕНДОВАН  
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую  
Kajetan  
Kajetanowicz*



[www.dav.kz](http://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



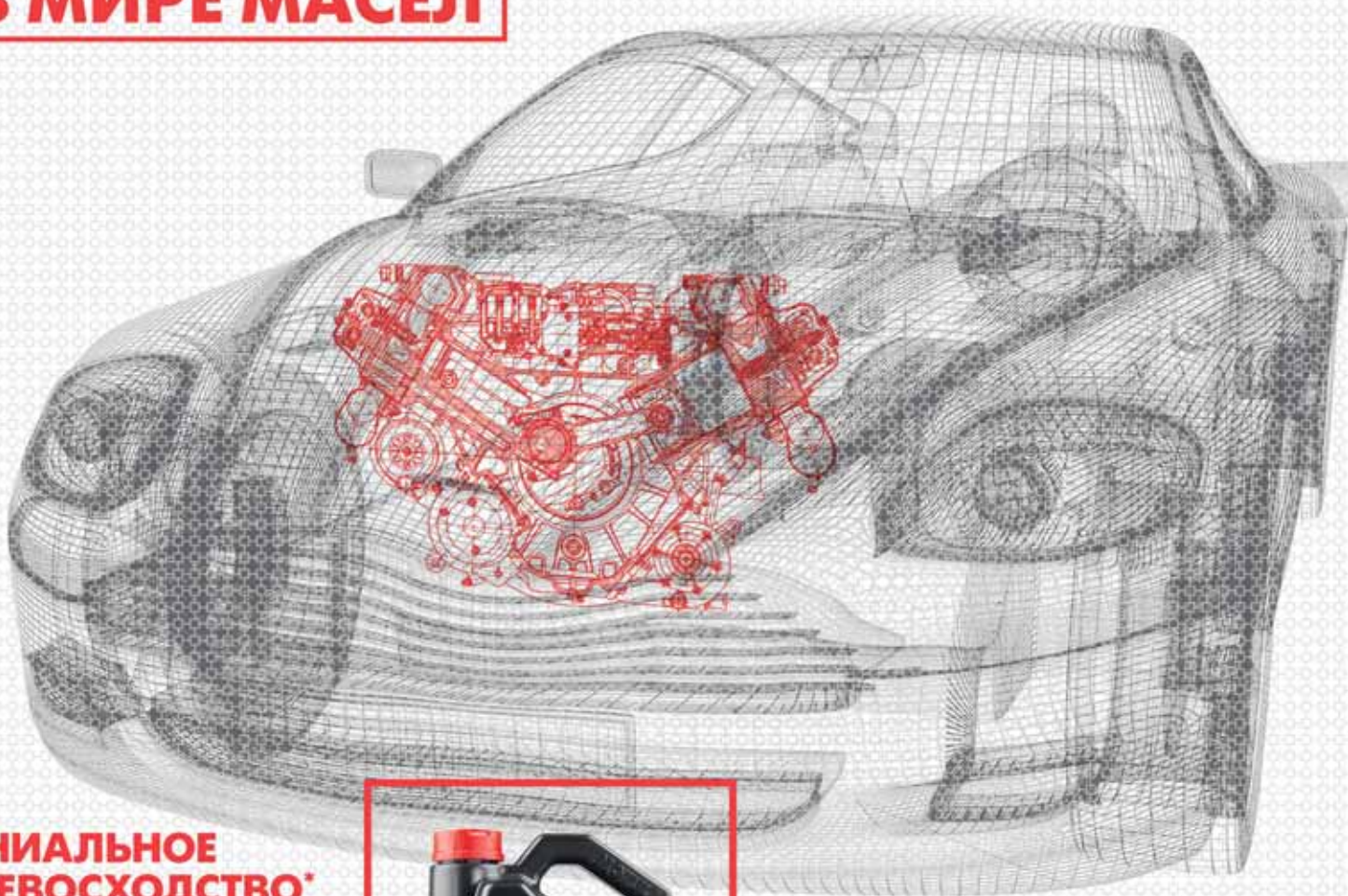
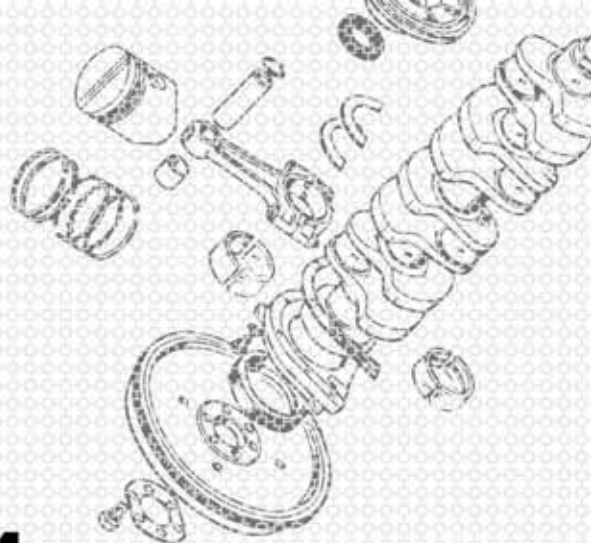
# MOTUL

## КОГДА

## СТРАСТЬ И ОПЫТ

## СОЗДАЮТ ИННОВАЦИИ

## В МИРЕ МАСЕЛ



Реклама

### ГЕНИАЛЬНОЕ ПРЕВОСХОДСТВО\*



Более 5 000 000 километров  
по гоночным трассам.  
Только опыт, знания, страсть  
и мастерство инженеров  
Motul способны создать  
совершенное масло  
для любых условий  
эксплуатации.

[www.motul.com](http://www.motul.com)

\* Моторное масло Motul 300V Power Racing 5W30, созданное по технологии ESTER CORE®, обеспечивает прирост мощности и крутящего момента до 1,5% по сравнению с 8100 X-clean FE, что подтверждается тестами, проведенными на 3,6-литровом гоночном двигателе Porsche Cup.