

pitstop

#2



КЭРРОЛЛ ШЕЛБИ
ПЕРСОНА

АВТО ДО 3 МЛН ТЕНГЕ
ШОУРУМ

СПИДВЕЙ-2017
АВТОСПОРТ

КВЕСТ-ДРАЙВ
ОТ NISSAN
РЕПОРТАЖ



ŠKODA CITIGO 2017

ТАМ, ГДЕ РОЖДАЕТСЯ SACHS

Репортаж с завода ZF-Sachs (г. Швайнфурт, Германия)



KIA
STINGER 2017



ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

АВТ МАСТЕР



Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса



ЖУРНАЛ ДЛЯ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
АВТОБИЗНЕСА
КАЗАХСТАНА

Новости на рынке спец-инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

**ЧИТАЙТЕ КАЖДЫЙ НОМЕР ЖУРНАЛА
"АВТОМАСТЕР" В PDF-ФОРМАТЕ НА САЙТЕ**

Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Попова, 19, оф. 304,
тел.: (727) 260-85-27, 2969809, e-mail: info@a-master.kz

WWW.A-MASTER.KZ

Журнал «Pitstop» № 2 (113) 2017
Издается ежемесячно с октября 2007 г.
(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 – Дмитрий Саблин

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: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

Авторы номера: Андрей Сафонов, Сергей Камнев,
Серик Туленов, Михаил Логинов, Илья Фарбер.

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. Ежемесячный 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 ©2017

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



АВТОМОБИЛЬ ЗА 3 МИЛЛИОНА

Мы начинаем новый цикл обзоров автомобильного рынка Казахстана, в котором будем рассматривать модели, представленные официальными дилерами, не по классам, а по цене. Сегодня вашему вниманию предлагается обзор автомобилей начальной стоимостью не более 3 миллионов тенге.



ТАМ, ГДЕ РОЖДАЕТСЯ SACHS...

В начале зимы наш корреспондент в составе делегации дистрибьюторов из Украины и Грузии побывал на современном заводе ZF SACHS по производству автозапчастей в г. Швайнфурте (Германия) и увидел своими глазами, как изготавливаются амортизаторы, диски сцепления и многие другие автокомпоненты.



В KIA ВЫПУСТИЛИ «ЖАЛО»

На Североамериканском международном автосалоне в Детройте, где основная часть экспозиции традиционно представлена продукцией домашних компаний, Kia Motors America смогла привлечь большое внимание дебютным показом спортивного пятиместного седана Kia Stinger (англ. жало), выполненного в концепции GT (Gran Turismo).



МАЛЫШ ПОДРОС И СТАЛ ИНТЕРЕСНЕЕ

К мартовскому показу на Международном автосалоне в Женеве в чешском Млада-Болеславе готовят обновленную версию мини-хэтчбэка SKODA Citigo с улучшенными интерьером и внешним освещением и доработками внутри.



СПИДВЕЙ-2017

Третий год подряд каток «Медеу» принимает на своем льду очередной, третий этап чемпионата мира по спидвею. Шестнадцать участников, представляющих Казахстан, Россию, Швецию, Германию, Чехию и Австрию, практически в том же составе, что и в прошлые два года, соревнуются здесь за звание сильнейшего ледового гладиатора.

Читайте журнал Pitstop на сайте!

Казахстанские автомобильные новости

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

Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах.

Свежие номера журнала

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

Фотоархив и видеоархивы

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

Автокаталог

Информация о компаниях Казахстана и официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ

www.pitstop.kz



ДЕНЬГИ ЕСТЬ! ЗАКОН ПОДПРАВИМ...

В конце января в Алматы представители акционерного общества «СК «Коммекс-Әмір» провели пресс-конференцию «Страховой рынок РК – 2017: технологическая перезагрузка и новые вызовы».

На мероприятии, в частности, сообщалось, что в 2016 году страховой рынок республики собрал 357 млрд тенге, превзойдя результат 2015 года на 24%. Доля обязательного страхования ГПО автовладельцев в увеличении объема составляет 47,5 млрд тенге, и по данному направлению рост оценивается в 23%.

Выплаты по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности (ОС ГПО) автовладельцев Казахстана в минувшем году выросли на 25% и в абсолютном исчислении составили 22,7 млрд тенге. Добровольное страхование автотранспорта (автокаско) выросло по выплатам гражданам на 19%, сумма составила 6,8 млрд тенге.

Средняя выплата по ОС ГПО в стране в 2016 году составила 338 тыс. тенге, по АВТОКАСКО – 437 тыс. тенге. Для сравнения: показатели по тем же

позициям в 2015 году равнялись соответственно 313 тыс. и 357 тыс. тенге.

Наиболее оживленную полемику в 2016 году вызвал вопрос о передаче полномочий в определении размера ущерба от оценочных организаций в ведение страховых компаний. Напомним, интрига здесь заключалась в желании независимых оценщиков получить монопольное право на ключевую роль. Страховщики же, с 22 апреля 2016 года включившиеся в определение размера ущерба по единой методике, утвержденной регулятором, в свою очередь утверждали, что в отношениях между автолюбителем и страховщиком третий фигурант не нужен. Довод страховщиков в споре был прост, как розетка, но встряхивал на все 220 V – если поправки в закон пройдут и в дело включатся оценщики, то тарифы страхования неизбежно вырастут.

Так или иначе, а в 2017 году нам предстоит встретиться с переменами. В этом году будет введен электронный полис страхования, продолжит развитие онлайн-обслуживание и страховая база данных, которая будет передана новому

оператору. Страховых агентов ожидает запрет на участие в госзакупках услуг по страхованию. Кроме того, их станут «прописывать» в договорах страхования и введут принцип «один агент – один страховщик», закрепив агента только за одной страховой компанией.

Пожалуй, это все о технологической перезагрузке. А если говорить о новых вызовах, то для страхователей один из них видится в том, что четверть автовладельцев заключают договоры страхования ОС ГПО не на год, а на 6 месяцев. Получается, что если за эти полгода автовладелец попадает в ДТП, ему выплачивают полноценную страховку, и это показалось страховщикам несправедливым. Они забыли, видимо, о том, что пока автолюбитель не попал в аварию, расчет страхового полиса производится по одним коэффициентам, а после происшествия – по другим. Однако страховщики не стали сильно заморачиваться рыночными инструментами и двинули привычным путем – предложили внести поправки в законодательство.

ПЛАТИТЬ НЕ НАДО, ЕСЛИ...

Определены правила ввоза автомобилей для лиц, прибывающих в Казахстан на постоянное место жительства, и иностранных граждан.

Транспортные средства, отвечающие характеристикам товарной позиции 8703 Единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза,

могут быть ввезены без уплаты таможенных сборов. Это правило распространяется на автомобили, бывшие в употреблении и ввозимые исключительно для личного пользования в единственном экземпляре. Кроме того, беспрошленный ввоз можно осуществить только в том случае, если в стране предыдущего владельца ТС автомобиль был

зарегистрирован на имя переезжающего не менее полугода.

От уплаты таможенных платежей освобождены также иностранные граждане, временно ввозящие транспортные средства на срок до одного года.

При первичной регистрации транспортные средства должны отвечать как минимум требованиям норм Евро-4, а также иметь некоторые дополнительные системы безопасности.

ПОЕДЕМ В ГОРЫ? НЕТ. ПОЙДЕМ ПЕШКОМ

Вслед за запретом автомобильного движения по территории спортивного комплекса «Медеу» и горнолыжного курорта «Шымбулак» в феврале аким Алматы пообещал постепенно ввести ограничения на въезд частного транспорта в горные районы.

Бауыржан Байбек отметил такую особенность граждан: «...дашь возможность людям – они на второй этаж дома заедут на машине, мусор будут на машине вывозить».

И что тут возразишь?! Людей с возможностями мы видим каждый день. И не только в горах. Вопрос наличия любых запретов ими решается просто – предъявлением служебных удостоверений или звонками «нужным» людям. А порой даже и этого не требуется, обо всем скажут сведущим номера на автомобилях.

АВТОМАЛЯР ГРУППА КОМПАНИЙ



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий

МСТР, GTC, Admiral, FENICE Care System, 3M, Сроп, MaxMeyer, GORTMAX

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

КОРРУПЦИЯ НА ТРАНСПОРТЕ...



В 2016 году в судах первой инстанции было рассмотрено 27 уголовных дел, связанных с коррупцией на транспорте.

По приговору суда к штрафам на общую сумму 160 429 500 тенге были приговорены 37 человек, 10 осужденных были лишены свободы, троих приговорили к ограничению свободы.

В числе подвергнутых тому или иному наказанию были 7 сотрудников органов внутренних дел, 6 сотрудников таможенной службы, 4 – инспекции транспортного контроля и один служащий налоговой инспекции.

САМОПОДГОТОВКА ПОД ВОПРОСОМ



В мажилисе продолжается обсуждение поправок в Закон РК «О дорожном движении». Депутаты, обратив внимание на многочисленные возражения по поводу самостоятельной подготовки граждан к получению прав управления мотоциклами и легковыми автомобилями, решили рассмотреть возможность возвращения к прежней норме.

Рабочая группа изучит не только вопрос качества подготовки водителей с обязательным прохождением курса в автошколах, но и проблематику исключения из процесса факторов, способствующих коррупции.

Как ожидается, возможность самостоятельной подготовки, которую потенциальные водители получили в июне прошлого года, будет отменена как вызвавшая негативную реакцию в обществе и профобъединениях автомобилистов.

НОВЫЕ СТАВКИ НАЛОГА НА ТРАНСПОРТ

Как известно, в Казахстане с 1 января 2017 года базовый месячный расчетный показатель был определен в 2269 тенге. В связи с этим изменились и ставки налоговых сборов с владельцев транспортных средств.

Департамент государственных доходов по г. Алматы в помощь автовладельцам предоставил таблицу с указанием суммы налога в зависимости от объема двигателя.

ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ (см³)	СУММА НАЛОГА, ТЕНГЕ
НАЛОГ НА ТРАНСПОРТ для легковых авто в 2017 году	
ДЛЯ ВСЕХ АВТО	
до 1 100 включительно	2 269
свыше 1 100 до 1 500 включительно	4 538
свыше 1 500 до 2 000 включительно	от 6 814 до 10 307
свыше 2 000 до 2 500 включительно	от 13 621 до 17 114
свыше 2 500 до 3 000 включительно	от 20 428 до 23 921
свыше 3 000 до 4 000 включительно (произведенных или пригнанных до 31.12.2013г.)	от 34 042 до 41 035
свыше 4 000 (произведенных или пригнанных до 31.12.2013г.)	от 265 480
ДЛЯ АВТО, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ИЛИ ПРИГНАННЫХ ПОСЛЕ 31.12.2013г.	
свыше 3 000 до 3 200 включительно	от 79 422 до 80 815
свыше 3 200 до 3 500 включительно	от 104 381 до 106 474
свыше 3 500 до 4 000 включительно	от 149 761 до 153 254
свыше 4 000 до 5 000 включительно	от 294 977 до 301 970
свыше 5 000	от 453 807
Самостоятельный расчет налога на транспорт можно произвести по адресу KGD.GOV.KZ/RU/CALC/TRANSPORTS	

ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

Виз
АВТОАТЕЛЬЕ

ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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



Реклама

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

www.autoviz.kz



АВТОМОБИЛЬ ЗА 3 МИЛЛИОНА

Мы начинаем новый цикл обзоров автомобильного рынка Казахстана, в котором будем рассматривать модели, представленные официальными дилерами, не по классам, а по цене. Сегодня вашему вниманию предлагается обзор автомобилей начальной стоимостью не более 3 миллионов тенге.

Что из новых машин можно купить за эти деньги в местных автосалонах?

В основном это седаны или хетчбэки класса В/С. Хотя в данный бюджет укладывается даже один внедорожник, но это будет старая добрая «Нива». В целом мы насчитали на рынке 11 моделей от пяти брендов –

русского, японского, узбекского и двух китайских, – доступных за 3 миллиона тенге.

И это по-прежнему самый популярный ценовой диапазон у казахстанцев: 24% от общего объема продаж по итогам 2016 года.

Итак, каков же выбор?

Конечно же, в данном ценовом сегменте господствует российский АвтоВАЗ со своим бюджетным модельным рядом казахстанской «отверточной» сборки. И самая доступная на сегодня Lada – это модель В-класса Granta. Седан дешевле – от 2 470 000 тенге, хетчбэк дороже – от 2 750 000 тенге. Обе версии оснащаются 1.6-литровыми двигателями мощностью 82–106 л. с., 5-ступенчатой механической или 4-диапазонной автоматической коробкой передач и передним приводом. Стандартная комплектация включает электроусилитель и регулировку наклона руля, электропривод стекол передних дверей, кондиционер, маршрутный компьютер, центральный замок, водительскую подушку безопасности и АБС с функцией распределения тормозных усилий. Гарантия на все переднеприводные модели Lada составляет 36 месяцев или 50 000 км

LADA GRANTA ОТ 2 470 000 ТЕНГЕ



пробега (в зависимости от того, что наступит раньше).

Как это ни странно, но меньшая по размерам Kalina, также относящаяся к классу В, стоит дороже «Гранты». А еще удивительнее, что Kalina-универсал по цене от 2 570 000 тенге стоит дешевле хэтчбэка с начальной ценой 3 290 000! Это даже больше, чем просят за лифтованный универсал «а-ля кроссовер» Kalina Cross (от 3 160 000 тенге). Под капотом – 1,6-литровые



LADA KALINA

ОТ 2 570 000 ТЕНГЕ



моторы (82–106 л. с.). Коробки – «механика» или «автомат», причем Kalina Cross предлагается только с механической коробкой. Привод в любом случае – на передние колеса. В базовое оснащение входят электроусилитель и регулировка наклона руля, электропривод стекол передних дверей, центральный замок, подушка безопасности водителя и иммобилайзер.

Реклама

BOOSTED WITH
TITANIUM FST™

RECOMMENDED
BY LEADING CAR
MANUFACTURERS

НАШЕ САМОЕ
СИЛЬНОЕ МАСЛО
ТЕПЕРЬ С СИЛОЙ
ТИТАНА



IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

PHAEETON
ultimate automotive solutions

Компания ТОО «Фазтон Ди Си» «Фазтон ДС» официальный дистрибутор смазочных материалов Castrol в Республике Казахстан
www.phaeton.kz, shop.phaeton.kz, +7 (727) 3 560 560

Castrol **EDGE**

Под скромным названием 4x4 продается классическая «Нива» (от 2 900 000 тенге), которой 40 лет в обед (модель выпускается с 1977 года). Освеженная и лучше оснащенная версия до боли знакомого компактного внедорожника с шильдиком Urban стоит от 3 100 000 тенге. А еще в продаже имеется 5-дверный вариант по цене от 3 160 000 тенге. У всех 1,7-литровый двигатель (83 л. с.) и полноприводная трансмиссия с 5-ступенчатой «механикой», раздаточной коробкой с понижающей передачей и блокировкой межосевого дифференциала. Скучная стандартная комплектация включает усилитель руля, трип-компьютер и центральный замок. Гарантия на «Ладу» 4x4 – 36 месяцев или 35 000 км пробега.



LADA 4X4
ОТ 2 900 000 ТГ



DATSUN ON-DO
ОТ 2 824 000 ТЕНГЕ



Datsun – изначальное название нынешней марки Nissan. Стало быть, бренд японский. Но под ним скрываются перелицованные, доработанные и лучше оснащенные «Лады». Разумеется, российского производства. Сейчас поставки «датсунов» в Казахстан приостановлены дистрибьютором из-за нестыковок в ценовой политике, но марка не ушла с рынка. Если этого не произойдет, то цены на автомобили с высокой вероятностью будут повышены. Datsun on-DO – это модифицированная Lada Granta с огромным багажником. Седан был доступен только с мотором 1,6 (87 л. с.) и механической коробкой. Начальная комплектация означала наличие подогрева передних сидений, полного электрообогрева лобового стекла, складывающихся спинок заднего сиденья, АБС с функциями усилителя экстренного торможения и распределения тормозных усилий, а также водительской подушки безопасности. Гарантия на автомобили Datsun – 3 года или 100 000 км пробега.

Datsun mi-DO – клон «Лады Калины». Хетчбэк комплектуется все тем же 1,6-литровым двигателем, но помимо 5-ступенчатой «механики» для него доступен и 4-диапазонный «автомат». Базовое оснащение богаче, чем у on-DO: регулировка наклона руля, центральный замок с ДУ, электропривод стекол передних дверей, электропривод и обогрев зеркал, обогрев передних сидений, бортовой компьютер, АБС и две фронтальные подушки безопасности.

DATSUN MI-DO
ОТ 3 006 000 ТЕНГЕ



Вообще-то марка MG (Morris Garage) с богатой родословной родом из Туманного Альбиона, но нынче язык не поворачивается назвать ее английской. Производство перенесено в Китай, а качество автомобилей оставляет желать много лучшего. На нашем рынке дела у MG не пошли, и сейчас дилеры распродают со скидкой остатки машин уходящего бренда. За 2 626 000 тенге можно купить хетчбэк гольф-класса MG 5. Он предлагается лишь с 1,5-литровым мотором (106 л. с.) и 4-ступенчатым «автоматом». Привод, естественно, на переднюю ось. В довольно богатую стандартную комплектацию входят задний парктроник, противотуманные фары, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, мультируль, регулировка наклона руля, аудиосистема с CD-плеером, Bluetooth, разъемы USB и AUX, кондиционер, люк,

MG 5

ОТ 2 626 000 ТЕНГЕ



бортовой компьютер, электропривод стекол передних и задних дверей, электропривод и обогрев зеркал, АБС с функциями распределения тормозных

усилий и экстренного торможения, а также две фронтальные подушки безопасности. Гарантия на модели MG – 3 года или 100 000 км пробега.

MG 350

ОТ 2 693 000 ТЕНГЕ



Этот MG – седан гольф-класса по распродажной цене от 2 693 000 тенге. Двигатель тот же 1,5, что и у хетчбэка, но альтернативу автоматической коробке может составлять 5-ступенчатая «механика». Базовое оснащение: задний парктроник, противотуманные фары, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, регулировка наклона руля, аудиосистема с CD-плеером, разъемы USB и AUX, кондиционер, бортовой компьютер, электропривод стекол передних и задних дверей, электропривод зеркал, АБС с функциями распределения тормозных усилий и экстренного торможения, две фронтальные подушки безопасности.

АВТОТРЕЙД

АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК



TOYOTA CAMRY 06-

КОЛОДКИ

Передние АНОК - 4590 тт
Передние ADVICS - 8910 тт
Передние SAT - 2670 тт
Задние АНОК - 3060 тт
Задние ADVICS - 7920 тт
Задние SAT - 1860 тт



KIA RIO 10-

КОЛОДКИ

Передние АНОК - 3120 тт
Задние АНОК - 3720 тт



HYUNDAI SOLARIS 10-

КОЛОДКИ

Передние АНОК - 3720 тт
Передние SAT - 2340 тт
Задние АНОК - 2580 тт
Задние SAT - 2040 тт

ПОЗВОНИ И УЗНАЙ
ЦЕНУ КОЛОДОК

НА СВОЙ АВТОМОБИЛЬ:

+7-727-232-13-16, +7-777-341-44-44

Алматы, Толе би, 304, autotrade.su

MG 3 со странной добавкой Xross — это хетчбэк В-класса, но с «закусом» под мини-кроссовер, который выражается в пластиковых накладках на кузове, агрессивных бамперах, рейлингах на крыше и увеличенном до 164 мм дорожном просвете. За счет этого нехитрого набора 3 Xross оценили дороже, чем другие MG более высокого класса — 2 802 000 тенге! Хотя полным приводом здесь и не пахнет. Техника заурядная: все тот же 1,5-литровый мотор (но на 3 силы мощнее — 109 л. с.), 5-скоростной «автомат» и передний



MG 3 XROSS
ОТ 2 802 000 ТЕНГЕ



привод. Комплектация, правда, богаче, чем у собратьев: задний парктроник, противотуманные фары, легкосплавные диски, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, мультируль, регулировка наклона руля, аудиосистема с CD-плеером, разъемы USB и AUX, кондиционер, люк, бортовой компьютер, электропривод стекол передних и задних дверей, электропривод и обогрев зеркал, АБС с функциями распределения тормозных усилий и экстренного торможения, а также четыре подушки безопасности.

Единственная модель чисто китайской марки Geely, укладывающаяся в бюджет 3 миллиона тенге, это седан-переросток гольф-класса SC7 по акционной цене 2 499 000 тенге. Под капотом — 1,8-литровый двигатель (127 л. с.) в паре с 5-ступенчатой «механикой», передающей момент на передние колеса. Хорошее стандартное оснащение включает противотуманные фары, датчик света, климат-контроль, аудиосистему с CD/MP3-плеером, разъемы USB и AUX, маршрутный компьютер, электропривод стекол передних и задних дверей, электропривод и обогрев зеркал, регулировку наклона руля, складывающиеся спинки заднего сиденья, центральный замок с ДУ, сигнализацию, АБС с функцией распределения тормозных усилий и четыре подушки безопасности. Гарантия — 2 года или 60 000 км пробега.



GEELY SC7
ОТ 2 499 000 ТЕНГЕ

Под свежим узбекским брендом, пришедшим на смену хорошо известному у нас Uz-Daewoo, снова предлагаются бывшие корейские Chevrolet, но более свежих моделей. Так, хетчбэк А-класса Ravon R2 — это прежний Chevrolet Spark. При цене в 2 699 000 тенге он преподносится как «самый доступный новый автомобиль с АКПП на казахстанском рынке», что, в общем-то, близко к истине, учитывая скорый уход с рынка марки MG. Машинка оснащена мотором 1,2 (85 л. с.), приводящим в движение передние колеса через АКПП с четырьмя ступенями. Стандартная комплектация: электроусилитель руля, центральный



RAVON R2
ОТ 2 699 000 ТЕНГЕ

замок, иммобилайзер, электропривод стекол передних дверей, аудиосистема с MP3-плеером, Bluetooth, разъемы USB

и AUX, АБС и две фронтальные подушки безопасности. Гарантия на автомобиле Ravon — 3 года или 100 000 км пробега.

В этом году в Казахстане планируется наладить крупноузловую сборку новой «Нексии», чтобы увеличить продажи с расчетом на государственную программу льготного автокредитования машин отечественного производства. Что ж, посмотрим, суждено ли сбыться этим планам. На самом деле со старой «Нексией» Ravon R3 роднит только название. Это в очередной раз переименованный Chevrolet Aveo в кузове седан (раньше был и хетчбэк). За модель В-класса просят от 2 759 000

RAVON NEXIA R3

ОТ 2 759 000 ТЕНГЕ



тенге. Под капотом – 1,5-литровый двигатель (106 л. с.), который может сочетаться как с 5-ступенчатой «механикой», так и с 6-скоростным «автоматом». Привод – передний. В базовое оснащение входят противотуманные фары, иммобилайзер, регулировка наклона руля, аудиосистема с CD/MP3-плеером, разъемы USB и AUX, бортовой компьютер, АБС, система стабилизации, шумовая система экстренного оповещения в случае аварии и водительская подушка безопасности.

Решения Made in Germany.™

Car Division

Truck Division

- Более 34 000 наименований запчастей для легковых и грузовых автомобилей
- Компетенция производителя с 1844 года
- Быстрота и надежность

Электрика



Детали рулевого управления



Детали тормозной системы



febiplus



Технические жидкости



Детали подвески



Крепление колес



Детали двигателя



Пневматика



Подробную информацию о легковом и грузовом ассортименте, Вы сможете найти на сайтах:
www.febi-parts.com либо www.trucks.febi-parts.com

www.febi.com





ТАМ, ГДЕ РОЖДАЕТСЯ SACHS...

В начале зимы наш корреспондент в составе делегации дистрибьюторов из Украины и Грузии побывал на современном заводе ZF SACHS по производству автозапчастей в г. Швайнфурте (Германия) и увидел своими глазами, как изготавливаются амортизаторы, диски сцепления и многие другие автокомпоненты.

Концерн ZF задает тренды... Этот тезис мы, журналисты, слышим часто – на выставках, презентациях и семинарах. А если вдуматься, что он означает? Буквально то, что с

обновлением автомобиля становится чутью умнее, экологичнее, и в этом есть безусловная заслуга инженеров ZF, предлагающих инновации для серийного производства. Сегодня трудно себе

представить хотя бы один европейский автомобиль, в котором не было бы запчастей от ZF. Это сложные конструктивные составляющие, будь то электронные системы, рулевое управление, компоненты подвески или трансмиссии – одним словом, все то, без чего автомобиль просто не может называться современным.

Наше посещение началось с технического центра, расположенного на территории завода, где мы прослушали краткую презентацию о деятельности концерна. В рамках этой презентации Даниил Данильчук – специалист по продажам украинского представительства ZF Friedrichshafen AG, хорошо знакомый казахстанским автосервисменам по семинарам ZF Services в Алматы, рассказал немного об истории концерна, о дне сегодняшнем и о том, как эволюционирует стратегия компании. Так, в частности, Даниил отметил, что бренд BOGE постепенно выводится из



оборота, но пока сохраняет свое присутствие на некоторых рынках, включая казахстанский. В дальнейшем все запчасти, известные под этим брендом, будут выпускаться (и уже отчасти выпускаются) под брендом SACHS. Кроме этого запчастями для независимого рынка теперь будет заниматься отдельное подразделение – ZF Aftermarket. Напомним, что в общем обороте концерна производство запчастей для послепродажного обслуживания составляет около 10%. Остальные 90% приходятся на запчасти для нужд автосборочных предприятий, и основным покупателем здесь является ведущая тройка европейских производителей: Mercedes-Benz, BMW и VW Group с входящими в этот концерн брендами.

В Швайнфурте находятся два из 230 предприятий, работающих в 40 странах мира. Здесь производят продукцию под брендом SACHS. Это амортизаторы, включая сложные, электронно-управляемые, с системой CDC (Continuous Damping Control), и, конечно же, компоненты трансмиссии. Неподалеку от завода располагается один из двух глобальных логистических центров завода.

Масштаб предприятия впечатляет своим размахом и слаженностью производственных процессов, которые имеют полный цикл – от изготовления необходимых заготовок из металла до сборки автокомпонентов, готовых к установке в автомобиль. Большинство процессов здесь автоматизировано, и участие человека на некоторых постах сводится к наблюдению за работой конвейера и ручному контролю качества продукции.

Производство амортизатора начинается с изготовления полого штока, который приваривают к наконечнику с резьбой путем трения – такой способ промышленной сварки считается наиболее прочным и позволяет лучше отцентровать детали. Далее заготовки поступают по конвейеру на участок закалки, где их нагревают, пропуская через индукционные катушки, и погружают в специальную жидкость для закалки. После этого шток шлифуется и отправляется на обработку перед хромированием. Кстати, хромируется только верхняя часть штока, выходящая наружу при максимальном ходе отбоя.

После хромирования и последующей полировки штоки просматривает мастер-приемщик, отслеживающий любой видимый дефект и сверяющий заготовку с эталонными параметрами длины,



диаметра и веса. На каждом этапе производства за качеством следят всевозможные датчики и сканеры. На заводе отлично понимают, что целостность штока амортизатора – это залог безопасности автомобиля, тем более что на этой же линии изготавливаются и амортизаторы для железнодорожного транспорта, рассчитанного на огромные нагрузки.

Параллельно на другом участке завода из заготовок в виде нарезанной трубы изготавливаются корпуса будущих амортизаторов. Эти процессы также автоматизированы и поставлены на конвейер. После нарезки заготовка корпуса будущего амортизатора поступает на участок обработки, где промывается, шлифуется, инспектируется на предмет трещин и неровностей. После этого она перемещается на следующий этап, где к корпусу приваривают крепеж, красят и заполняют его маслом. Далее происходит непосредственно сборка

амортизатора: на шток прикручивается клапан, после чего он с помощью специального аппарата вставляется в корпус. После этого верхняя часть амортизатора завальцовывается и проверяются его демпфирующие свойства.

На одном конвейере производятся как универсальные амортизаторы, так и те, которые рассчитаны на редкую модель. Переоснастка оборудования при этом происходит за считанные минуты. Такая гибкость позволяет производить небольшие партии амортизаторов и подстраиваться под текущие потребности рынка.

Особого подхода в производстве требуют современные электронно-управляемые амортизаторы с системой CDC. Напомним, что такие амортизаторы способны менять параметры своей жесткости за доли секунды прямо во время движения. Производятся они на специальной линии. Особо стерильных условий требует участок сборки



Ежедневно в мире на производственных площадках концерна ZF собирается около 245 000 амортизаторов!



электронных клапанов для этих амортизаторов – здесь работает высокоточная электроника. Каждый компонент амортизатора после производства тщательно проверяется на предмет дефектов, на каждом этапе сборки контролируется человеком и электроникой. На финальном этапе амортизаторы в собранном виде тестируются на специальном стенде и отправляются на упаковку, после чего их перемещают на склад хранения.

Примечательно, что часть продукции произведенной в Швайнфурте поступает на конвейер производителям, а часть – на афтермаркет. То есть запчасти для вторичного рынка абсолютно идентичны

оригинальным запчастям, отличие заключается только в маркировке.

Наша экскурсия продолжилась в той части завода, которая отведена под изготовление компонентов сцепления.

Все начинается с цеха приемки материалов, оборудованного специальной лабораторией, оценивающей качество металла и поступающих на завод компонентов. Огромные рулоны металла разматываются и в виде ленты подаются в цех выштамповки, где мощные прессы, управляемые электроникой, высекают из металла необходимые заготовки с точностью до сотых долей миллиметра.

Дальнейшие процессы также

поделены на полностью автоматизированные и те, где требуется участие оператора. На отдельных участках производятся каркасы, пружины, фрезеруются литые изделия. Нам довелось увидеть, как из листового металла штампуется корзина сцепления, как изготавливается и закаливается его диафрагменная пружина, как изготавливается и собирается диск сцепления. После окончательной сборки готовые изделия проверяются на дисбаланс и по конвейеру поступают на участок упаковки. Отдельные экземпляры из партии отправляются на тестирование в заводскую лабораторию, где имеется 3D-сканер, позволяющий сравнить любую запчасть с эталоном.

В отдельном цеху, оборудованном сложной электроникой, организована сборка двухмассовых маховиков. Компоненты этой важной и сложной запчасти производятся на разных участках завода и доставляются в этот цех для окончательной обработки. Отдельные части здесь фрезеруются и полируются, подвижные компоненты балансируются. Каждый станок, задействованный в этом процессе, управляется оператором и выполняет конкретную функцию. На каждом этапе сборки операторы проверяют правильность установки компонентов. После монтажа всех частей и их окончательной фиксации, на маховик наваривается зубчатый венец, и его



опять тестируют. После заполнения смазкой маховик подвергают окончательной балансировке и передают на этап упаковки, после чего готовая продукция поступает на склад хранения.

В ходе нашей экскурсии по заводу посетили мы и современный логистический центр, где увидели, как произведенные на заводе запчасти под брендом SACHS складируются, упаковываются и отгружаются дистрибьюторам. Подобных центров у ZF в Германии два – второй расположен в г. Бремене и специализируется в основном на продукции Lemförder.

В Швайнфурте логистический центр имеет роботизированный склад, и процесс загрузки-выгрузки продукции в нем контролируется компьютером. Этот склад представляет собой сложный механизм со стеллажами высотой с многоэтажный дом, вдоль которых передвигается автоматический погрузчик. Каждая ячейка этого склада имеет свой адрес, и система хранит в памяти, что, когда и в каком количестве помещено на хранение в конкретную ячейку.

Есть в логистическом центре и другой склад, не автоматический, где в палетах хранятся неупакованные детали, в основном амортизаторы. Хранение запчастей в таком виде позволяет сэкономить пространство, сократив его в три раза по сравнению с необходимым для хранения упакованной продукции. При формировании заказа неупакованные запчасти поступают на участок упаковки, где наравне с автоматическими линиями применяется и ручной труд. Активно используется труд людей с ограниченными возможностями – так завод участвует в социальной жизни города.

Конкретный заказ на запчасти от дистрибьютора формируется на специальном участке, оборудованном подвижными лентами, по которым с автоматического склада и цеха упаковки подается необходимая для формирования заказа продукция. Оператор, сверяясь со спецификацией заказа, укладывает необходимые запчасти в отдельную палету, которая в последующем с соответствующей документацией поступает на участок хранения, откуда отправляется непосредственно к дистрибьюторам.

Увидели мы в числе ожидающих отправки грузов и палету со знакомым именем казахстанского дистрибьютора торговой марки SACHS. А значит, высокотехнологичные запчасти, произведенные в Германии, поступают и на наш рынок в том же ассортименте и с тем же качеством, как и для всего мира. ■



ФЕВРАЛЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ



80 лет назад

17 февраля 1937 года состоялась премьера высококлассного седана Opel Admiral. Когда восемь годами ранее Opel вошел в состав General Motors, производство было переориентировано на доступные модели. Но за прошедшие годы экономическое положение Германии улучшилось, к тому же в 37-м фирме «Опель» исполнялось 75 лет, поэтому выпуск представительской модели стал возможным. Кузов нового флагмана нарисовали в знаменитой «Секции эстетики и цвета» GM. Как следствие, длинный и низкий Admiral

выглядел вполне по-американски. Фары сделали не круглыми, а эллипсоидными. Многим нравился сильно вытянутый плавно ниспадающий к заднему бамперу багажник, прозванный «бровным хвостом». Под капотом стояла хорошо сбалансированная верхнеклапанная «шестерка» объемом 3,6 литра с отдачей в 75 сил (видимо, показатель подогнали под юбилей). В соответствии с высоким статусом машины комплектация «Адмирала» была способна удовлетворить запросы даже самого привередливого клиента. В списке дополнительного оборудования

присутствовало даже такое чудо, как специальный автомобильный радиоприемник фирмы Blaupunkt. В целом флагманский Opel превосходил аналогичные модели Mercedes-Benz 320 (W142) и Audi 920 и стоил несколько дешевле них, поэтому за два года было выпущено 6404 машины, включая 2314 кабриолетов и 590 «голых» шасси для установки заказных кузовов. Для тех лет — очень высокий показатель в представительском классе. Начало Второй мировой войны сразу же привело к прекращению производства «Адмирала». Дело в том, что 3,6-литровый двигатель ставили и на трехтонный грузовик Opel Blitz, а поскольку вермахту требовалось больше грузовиков, на легковые машины моторов уже не оставалось.

50 лет назад

23 февраля 1967 года линейка марки Pontiac пополнилась моделью Firebird. С Джоном Делорианом на посту главного инженера марка расцвела и обрела имидж производителя автомобилей со спортивным характером. Кульминацией развития в данном направлении должна была стать двухместная спортивная машина, аналогичная Chevrolet Corvette. Но руководители корпорации General Motors испугались внутренней конкуренции и в качестве своеобразной



Opel Admiral 1937 г. в.

компенсации разрешили «Понтиаку» выпустить свою версию «пони-кара» Chevrolet Camaro. Простое копирование команда Делориана сочла неинтересным. Машину решили доработать, в связи с чем премьеру сместили на пять месяцев относительно «родственной» модели Chevrolet. Инженеры «Понтиака» сдвинули мотор назад, немного разгрузив переднюю ось, и усилили заднюю подвеску. Изменения явно пошли «Файрберду» на пользу: машина управлялась лучше, чем «Камаро». Интересно оформили носовую часть: бампер был не привычной балкой, а сложным и органичным элементом дизайна, образуя рамку вокруг фар и радиаторной решетки. Несмотря на то что стоил «Понтиак» несколько дороже и выпускался на полгода меньше, в первом поколении он опередил «Шевроле» на 15 тысяч штук. Но даже вместе они за тот же период почти вдвое уступили «Мустангу» компании Ford. В дальнейшем, несмотря на все возрастающую степень унификации, Firebird сохранял качественное (но не количественное) преимущество над Camaro: в каждом поколении у «Понтиака» был и более мощный топовый мотор, и более выразительный внешний вид.



Pontiac Firebird 1967 г. в.



Pontiac Firebird 1967 г. в.



Volvo 760 GLE 1982 г. в.



35 лет назад

2 февраля 1982 года компания Volvo представила 700-ю серию своих автомобилей. Новая модель по габаритам почти в точности совпадала с зарекомендовавшей себя 200-й серией, но позиционировалась на рынке выше. Шведы рассчитывали на успех в США, где в конце 70-х с вводом норм расхода топлива началось сокращение размеров автомобилей. Экстерьер 700-й тоже отражал в большей степени американскую моду с почти вертикальной задней стойкой кузова, угловатыми арками колес и выраженной радиаторной решеткой. По-американски мягкой и незамысловатой была подвеска. По-американски «ленивым» оказался и мотор V6 на первенце серии – Volvo 760. Фактически именно этой машине обязан своим рождением шуточный термин Volvo-driver как обозначение осторожного, неторопливого водителя, начисто лишённого азарта. Фирму такая однозначная трактовка образа не устраивала. Уже на следующий год дебютировал 177-сильный вариант 760 Turbo, принятый в Европе намного теплее. С 1984-го выпускалась также

упрощенная 740-я модель, оснащавшаяся только 4-цилиндровыми моторами (за исключением турбодизеля, поставлявшегося группой VW-Audi). Набор кузовов пополнился универсалом и купе под уникальным индексом 780. Традиционно уделяющая большое внимание безопасности, компания Volvo оснастила машины 700-й серии ABS и противобуксовочной системой, а также заменила заднюю подвеску «многорычажкой» (кроме 740-х). Надежные, комфортабельные, а в ряде случаев даже быстрые автомобили 700-й серии завоевали популярность. Всего за десять лет было выпущено почти 1,2 миллиона экземпляров. Компания Volvo, проводя смену поколений, решила, что от добра добра не ищут, и новая серия 900 отличалась от предшественницы несколько большим наклоном задней стойки.

30 лет назад

19 февраля 1987 года югославское предприятие Zastava представило автомобиль Yugo Florida. С этой моделью фирма связывала большие экспортные надежды. В основе новинки лежала современная переднеприводная платформа Fiat Тиро. Дизайн кузова, нарисованного Джорджетто Джуджаро, был адекватен требованиям рынков развитых стран (утверждают, что это был ранний вариант дизайна того же Тиро). Силовые установки и трансмиссия также имели турийское происхождение. Как и прочие автомобили, выпущенные в странах социализма, «Флорида» брала сочетанием низкой цены и хорошего оснащения. Правда, стоила она уже заметно дороже, чем предыдущие модели «Заставы», основанные на давно устаревших к тому времени «Фиатах» 127 и 128. Условия соглашения с итальянцами несколько ограничивали регионы возможного экспорта Yugo. Амбициозные планы югославского



Honda CR-X del Sol
1992 г. в.

предприятия перечеркнула политика. Распад страны и вызванная им война, привела к наложению на страну экономических санкций. Экспорт автомобиля стал невозможен, и сбыт ограничился Балканами. В 1999 году во время войны завод «Заставы», выпускавший также военную технику, разрушила авиация НАТО. Лишь через два года предприятия восстановили и попытались вернуть на рынок рестайлинговую «Флориду» с моторами Peugeot, но большого успеха попытка не имела. Производство модели окончательно прекратили в 2008-м, недотянув даже до 30 тысяч штук.

25 лет назад

27 февраля 1992 года сыграла

премьеру Honda Civic CR-X del Sol. Модель, пришедшая на смену популярному в 80-е купе CR-X, была рассчитана уже на иного покупателя. «Мыльный пузырь» в японской экономике толкал автопроизводителей на изобретение многочисленных премиальных моделей под узкие рыночные ниши. Вот и del Sol был маленьким статусным авто: дорогим, сложным и непрактичным. Из всех инженерных изюминок «Хонды», которые применили в серийном производстве, не нашлось места разве что управляемым задним колесам. Зато была система изменения фаз газораспределения V-TEC, позволявшая без компрессора снять с 1,6 литра рабочего объема до 170 сил. Выбор кузова типа «тарга» тоже, по всей видимости, обусловлен желанием продемонстрировать достижения японской электроники: съемная панель крыши уезжала и возвращалась одним нажатием кнопки. Правда, съехавшая крыша съедала изрядную часть и без того невеликого багажника. По сути, del Sol умел не больше, чем обычный Civic, оснащенный V-TEC, но стоил намного дороже и выглядел куда менее традиционно. Результат — сокращение сбыта по сравнению с CR-X предыдущего поколения в несколько раз и отсутствие преемника. Возрождение серии случилось только в 2010-м с появлением гибридной модели CR-Z. ■



Yugo Florida 1987 г. в.

КАТАЛИЗАТОР ОТ TOYOTA

Toyota Motor Corporation совместно с Denso Corporation разработали новый катализатор для массового производства, который впервые отливается в форме как единое целое. Помимо этого новинка имеет более компактный размер и требует в изготовлении на 20% меньше драгоценных металлов, чем предыдущее поколение.

Широкое использование катализирующих драгоценных металлов для очистки отходящего газа увеличивает стоимость изделий и истощает природные ресурсы. В этой связи Toyota провела обширные исследования в поиске решений, которые помогли бы повысить эффективность использования драгметаллов.

Исследования в частности сосредоточились на форме сот катализатора, на изменении толщины и площади поперечного сечения керамической сетчатой структуры. Конечно же, работа велась также в плоскости выбора металлов и других каталитических материалов, изучалось оптимальное соотношение плотности катализирующей сетки и потока выхлопных газов.

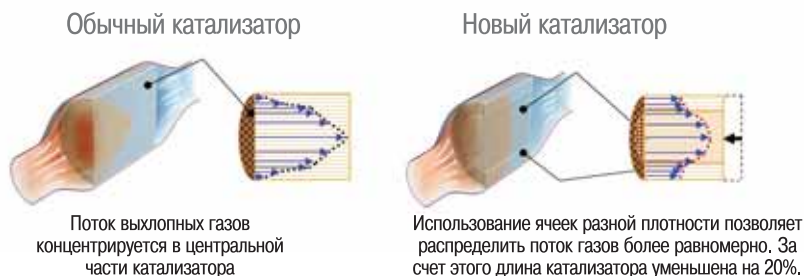
Размер поперечного сечения металлизированных ячеек в обычном катализаторе одинаков на всей площади катализирующей сетки, в новинке же поперечное сечение на внешней стороне имеет меньшую плотность, нежели на внутренней. Это делает поток выхлопных газов более равномерным и заставляет его дольше задерживаться в рабочей области катализатора. Кроме того, так равномернее «нагружаются» рабочие пластины, соответственно и износ их приобретает плавный характер.

Тонкие математические игры с

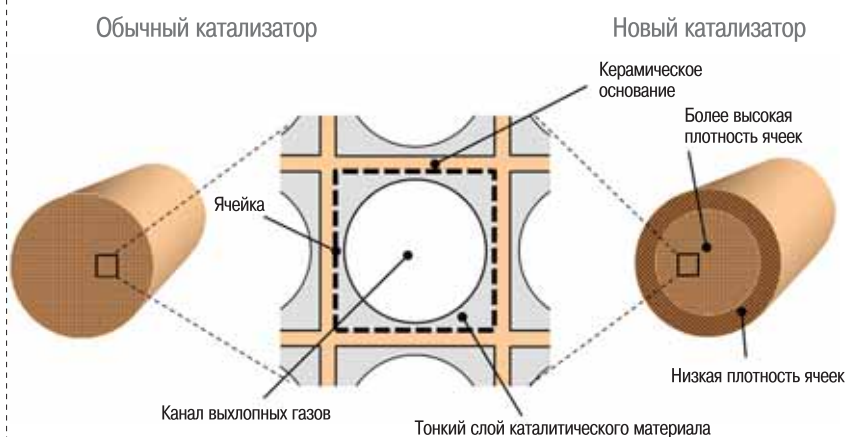
соотношением объема корпуса катализатора в зависимости от сечения решетки, позволили исследователям сократить содержание в устройстве таких металлов как платина, родий, палладий и других ценных компонентов.

При всех выгодных характеристиках новый катализатор с технологией FLAD достойно справляется с задачей очистки выхлопных газов и вскоре покажет себя в Lexus LC 500, куда он будет устанавливаться с конца текущего года.

Структура катализатора



Структура катализатора



Компания Delphi разработала высокопроизводительный автомобильный радар ближнего действия (Short Range Radar, SRR), который предназначен для сканирования пространства вокруг автомобиля.

Суть новой разработки заключается в возможности радара функционировать с высоким пространственным разрешением и охватом в радиусе до 80 м на частоте 76 ГГц, в то время как традиционные устройства работают на частоте 24 ГГц и не точно отражают данные о конфигурации предметов.

Новый радар значительно облегчит труд разработчиков систем автономного управления транспортом, так как им важно иметь точные данные о размерах,

БОЛЕЕ ЗОРКИЙ РАДАР – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ



положении и контурах различных объектов вокруг автомобиля — как движущихся, так и статичных.

Радар Delphi может обнаруживать

объекты в «слепых зонах», предупреждать о риске столкновения спереди и сбоку, содействовать в перестроении и при торможении.

В KIA ВЫПУСТ

История этого автомобиля, разработанного командой Питера Шрейера, началась с показа в 2011 году концепта GT. С тех пор для KIA утекло много воды — было обновлено и выпущено немало моделей, но поиск ответа на весьма непростой и глубокий вопрос, каким же должен быть настоящий серийный GT, не прекращался. Презентуя «Стингер», представители компании громогласно заявили, что открыли с его серийным выпуском новую эру спортивности KIA и что новинка составит конкуренцию более именитым брендам. Амбициозно, не правда ли?

В заслуги новому Stinger разработчики вменяют прежде всего смелый дизайн при оптимальном балансе плавности хода и управляемости, а также отличную шумоизоляцию и вместительность. Разумеется, проблематичных вопросов и частностей было гораздо больше, но названные рассматривались в качестве технического задания для инженеров и дизайнеров компании.



Ключом к созданию внешних форм и пропорций автомобиля послужили предыдущие наработки и необходимость вписаться в канву нового стиля KIA. Модель получила несколько вариантов сочетания двигателя и трансмиссии, полный или монопривод

на заднюю пару колес.

Визуальная прочность и баланс, присутствующие в экстерьере новинки, сформированы линиями длинного капота и короткого переднего свеса в сочетании с широкой колесной базой и развитой

Kia Stinger

На Североамериканском международном автосалоне в Детройте, где основная часть экспозиции традиционно представлена продукцией домашних компаний, Kia Motors America смогла привлечь большое внимание дебютным показом спортивного пятиместного седана Kia Stinger (англ. жало), выполненного в концепции GT.



ГИЛИ «ЖАЛО»»

«мускулатурой» кормы. Кроме визуального эффекта геометрия кузовной выштамповки положительно влияет и на обтекаемость. Этому же способствуют и многочисленные воздухозаборники, расположенные в переднем бампере, на капоте, и задний диффузор.

Необходимо заметить, что колесная база Stinger превосходит своими размерами Audi A4, Infiniti Q50, Lexus IS, BMW 4 Gran Coupe и даже Lexus GS и Mercedes CLS 1. Автомобиль длиннее и шире конкурентов в своем сегменте, соответственно его внутреннее пространство более вместительно.

Салон автомобиля выдержан в неброской цветовой гамме с использованием в отделке кожи наппа





и матовых хромированных декоративных накладок. Спортивность подчеркивают такие детали, как подрулевые лепестки переключения передач трансмиссии, перфорированные накладки на педали, сиденья с развитой боковой поддержкой. Пожалуй, эргономику салона и его оснащение высоко оценят многие, а вот большое количество кнопок и тумблеров, вынесенных на центральную панель, как и разноцветье освещения приборного щитка, по вкусу придется не всем.

В одной из модификаций Stinger предлагается с 2-литровым двигателем Theta II, оснащенный турбиной, выдающим мощность 255 л. с. В другом варианте под капотом будет установлен 3,3-литровый мотор Lambda II с двойным турбонаддувом, выдающим 365 л. с. мощности. Оба мотора имеют продольное расположение и работают в паре с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач. В версии с задним приводом «Стингер» оснащается самоблокирующимся дифференциалом. В варианте с полным приводом дифференциал будет управляться электроникой, включающей систему контроля вектора тяги. Компоновку подвески автомобиль получил классическую: спереди — стойки конструкции MacPherson, сзади — «многорычажка». Водитель может управлять комплексными настройками

работы двигателя, привода и подвески, выбрав один из пяти вариантов: Personal, Eco, Sport, Comfort и Smart.

По утверждению разработчиков автомобиля, настраивая ходовую часть, они держали равнение на купе BMW 4 Series. Это, в общем-то, и неудивительно, если принять во внимание тот факт, что руководил процессом Альберт Бирман, некогда возглавлявший подразделение BMW Motorsport.

К высокой планке, установленной европейскими конкурентами, подтянули и активную безопасность новинки. Так, машина получила систему контроля усталости водителя и систему предотвращения лобового столкновения. Умеет новый «Стингер» различать пешеходов, останавливаться самостоятельно в экстренной ситуации, следить за движением в полосе и держать дистанцию до впереди идущего транспорта в потоке. Кроме этого посредством специальных камер и датчиков система безопасности следит за происходящим позади автомобиля и информирует о препятствиях при движении задним ходом.

Попытка KIA, выпустив Stinger, войти



в конкуренцию с весьма популярными производителями может выглядеть весьма амбициозно, если не принимать во внимание тот факт, что на американском рынке действуют свои законы и правила. Азиатских производителей в числе лидирующих премиальных брендов здесь попросту нет. А если и есть, то выбор этот

продиктован отнюдь не респектабельностью или раскрученностью бренда, а низкой по отношению к европейским и американским конкурентам ценой. Так что у KIA есть все шансы на успех, ведь, как обещают разработчики, цена на новинку будет более чем демократичной для этого класса. ■

PHAEON
ultimate automotive solutions

АБСОЛЮТНОЕ КАЧЕСТВО ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

- АВТОЗАПЧАСТИ
- СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
- АНТИФРИЗ
- АВТОХИМИЯ
- АКСЕССУАРЫ
- АККУМУЛЯТОРЫ
- ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСЕРВИСОВ

более **10** лет на рынке Казахстана
 более **100** брендов в линейке запчастей
ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА
НАДЕЖНОСТЬ 19 филиалов компании по Казахстану
1 **ОПТОВО-РОЗНИЧНЫЙ МАГАЗИН**
 12 складских помещений по Казахстану
 15 автомобилей экспресс-доставки
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
 более **3000** заказов в день
 Нам доверяют более **4000** клиентов
ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА
 общая площадь складских помещений по Казахстану **7023** кв.м.
3 разовая доставка по городу

ТОО «Фаэтон Ди Си»
РК, г. Алматы, пр. Абылай хана, 23
www.phaeton.kz, shop.phaeton.kz

+7 / 727 / 246 85 25
С мобильного 5500

ПОДРОС И СТАЛ ИНТЕРЕСНЕЕ

К мартовскому показу на Международном автосалоне в Женеве в чешском Млада-Болеславе готовят обновленную версию мини-хэтчбэка ŠKODA Citigo с улучшенными интерьером и внешним освещением и доработками внутри.



ŠKODA CiTiGO



Модель уже модернизировалась в 2016 году, но нынешнее ее обновление выглядит более масштабным. Автомобиль стал длиннее на 3 см, вытянувшись до 3597 мм. Благодаря колесной базе в 2420 мм пассажирам, сидящим сзади, будет чуть просторнее. Изменились фальшрадиаторная решетка, капот и бамперы. Противотуманные фары приобрели функцию адаптации к поворотам, причем переключение на левую или правую сторону происходит автоматически на скорости до 40 км/ч.

Внутри тоже произошли некоторые изменения. Двухцветная передняя



60-х годов прошлого столетия...

Несмотря на свой компактный размер, Citigo оборудован самыми современными системами безопасности и помощи водителю. Специальный лазерный радар активируется на скорости от 5 до 30 км/ч и сканирует во время движения пространство на расстоянии 10 м перед автомобилем. При сближении с внезапно возникшим на дороге

препятствием, если от водителя не последует никакой реакции, система самостоятельно остановит автомобиль.

Емкость загрузки багажника автомобиля составляет, как и в предыдущей версии, 251 л, а со сложенными задними сиденьями – 951 л, что очень неплохо для представителя этого класса.

Малыш ŠKODA Citigo будет представлен в 3-

ŠKODA Citigo будет представлен в 3-дверном и 5-дверном исполнении в комплектациях Easy, Active, Ambition и Style.

панель и светлая внутренняя часть дверей делают восприятие салона более объемным. Измененная приборная панель с индикаторами скорости и оборотов доступна в двух различных версиях. Сиденья с интегрированными подголовниками обещают хорошую боковую поддержку. Функциями мобильного телефона теперь можно управлять с клавиш на мультимедиа, а система климат-контроля, сменившая кондиционер, обеспечит комфорт в любое время года.

Помимо прочего в автомобиле много приятных мелочей: зонт под передним пассажирским креслом, фиксатор для смартфона, множество ниш, карманов, держатели для бутылок (до 1 л) и стаканов, а также сеточки в спинках передних сидений – милая черта из



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА



**Спецодежда
и защитная
обувь**



ТОО «СОБЕК-Сервис»
РК, г. Алматы, пр. Суяубая, 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



дверном и 5-дверном исполнении в комплектациях Easy, Active, Ambition и Style. Покупатели смогут выбирать и из двух «специальных изданий» – Citigo Monte-Carlo или Citigo Fun. Дополнение к программе модернизации – цвет кузова Kiwi Green.

Для этой переднеприводной модели предназначаются три трехцилиндровых 1,0-литровых двигателя – два бензиновых и один на природном газе.

Мощность «младшего» бензинового мотора равна 60 л. с., с ним автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 14,4 сек., достигает максимальной скорости 162 км/ч и расходует в среднем 4,1 л на 100 км.

Следующий бензиновый двигатель благодаря модифицированной программе управления развивает мощность в 75 л. с. и разгоняет машину до 100 км/ч за 13,5 сек.

Максимальная скорость с ним может достичь 173 км/ч, а средний расход топлива составит 4,1 л.

Мощность газового мотора оценивается в 68 л. с.

Несмотря на свой компактный размер, Citigo оборудован самыми современными системами безопасности и помощи водителю.





Оборудованный им автомобиль может разогнаться до 100 км/ч за 16,3 сек. Максимальную скорость с ним можно развить до 165 км/ч, а потребляет он на сотню 4,5 кубометра газа.

Для всех вариантов двигателя

предусмотрены 5-ступенчатая механическая коробка передач, система «старт-стоп» и рекуперативная система, восстанавливающая энергию при торможении.

В качестве опций потенциальным

владельцам предложат датчики света и дождя, 15-дюймовые легкосплавные колесные диски и другие дополнения.

Как ожидается, продажи ŠKODA Citigo в Европе начнутся в марте-апреле текущего года. ■



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование для автомоек



Моющие средства для мойки кузова и салона

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

КЭРРОЛЛ ШЕЛБИ:



КОВБОЙ ЭПОХИ ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

Традиции американского автомобилестроения во многом находятся «в противофазе» спортивному вождению, поэтому и автоспорт США весьма специфичен, не блещет разнообразием форм и, объективно говоря, теряется на общемировом фоне. Понятно, что такая ситуация устраивает не всех американцев, и герой сегодняшней статьи сделал едва ли не больше всех для преодоления самоизоляции американского автоспорта. Будучи публичной фигурой, уроженец Техаса Кэрролл Шелби сознательно культивировал образ ковбоя, но не реального трудяги, а будто взятого из кино неунывающего крутого парня в широкополой шляпе. И лишь немногие знали, чего ему это на самом деле стоило.



Кэрролл родился 11 января 1923 года в маленьком городке Лисбург. Уже в 7 лет у мальчика обнаружили проблемы с сердечным клапаном, отчего большую часть детства он провел на постельном режиме. В 14 лет здоровье Кэрролла значительно улучшилось, и в последующие годы он смог окончить школу и приобрести первые водительские навыки на семейном «Виллисе».

Кэрролл решил продолжать образование в Технологическом институте Джорджии, но тут США вступили во Вторую мировую войну, и вместо студенческой скамьи Шелби попал в армию. К счастью, не в боевую часть, а в летчики-испытатели. Куда

смотрели врачи, зачисляя парня с проблемным сердцем в авиацию, большой вопрос.

После войны Кэрролл Шелби предпринял ряд попыток организовать собственный бизнес. В 49-м он решил стать фермером, закупив партию цыплят. В первый год разведение птицы принесло ему пять тысяч долларов, но на второй всех кур скосила болезнь.

Так что в гонщики Шелби пошел не от хорошей жизни, а ради заработка. В мае 52-го, управляя MG TC, он выиграл гонку в Оклахоме. Сначала в своем классе, а затем и в абсолюте, опередив втрое более мощный Jaguar XK120. Это достижение принесло Кэрроллу Шелби некоторую известность, и вскоре он получил место в команде Cad-Allard. Для машин этой «конюшни» было характерно сочетание легкого британского шасси и мощного американского V8.

Некоторое время Шелби совмещал работу на ферме с гонками, нередко появляясь на треке в рабочей одежде. В 54-м он переходит в заводскую команду Aston Martin и финиширует вторым в Ле-Мане. Затем вместе с Дональдом Хили ставит серию рекордов на высохшем соленом озере Бонневиль. В следующем году Кэрролл Шелби гоняет на различных Ferrari, как 12-цилиндровых, так и оснащенных «четверками» машинах серии Monza. В его активе еще несколько побед. В 1956–1957 годах журнал Sports Illustrated называет Шелби гонщиком года.

В 1958–1959 годах Шелби пробует себя в «Формуле-1», но без особого блеска. В 59-м, снова за рулем «Астон Мартина», Кэрролл Шелби в паре с Роем Сальвадори наконец выигрывает «Ле-Ман». К тому моменту проблемы с сердцем снова давали о себе знать, и Шелби ездил с таблетками нитроглицерина в кармане. Вскоре он принимает решение закончить спортивную карьеру. Теперь цель Шелби – создать американский гоночный автомобиль, не уступающий лучшим европейским образцам.

Без поддержки кого-то из «большой тройки» автопроизводителей задача не могла быть решена. Шелби начал с самой сильной корпорации – General Motors. Еще в 59-м он попытался заинтересовать ее руководство машиной, построенной на основе «Корвета», но безуспешно.

Следующей на очереди была компания Ford. Внук основателя компании Генри Форд II как раз хотел создать противовес «Корвету» и даже

Shelby Cobra 260 1962 г. в.



Shelby Cobra Daytona coupe 1965 г. в.



Shelby Cobra 427 1966 г. в.



Shelby GT500 KR 1968 г. в.



Dodge Shelby Charger 1983 г. в.





пытался купить у Энцо Феррари его фирму. Две сильные личности договориться не сумели, и тут появляется Кэрролл Шелби. Вспомнив, как хорошо работала комбинация британского шасси с американским мотором на «Аллардах», Шелби нашел в Англии подходящую машину для пересадки ей легкого фордовского V8. Этот автомобиль звался AC Ace. В 61-м он остался без мотора, так как поставщик двигателей для «Эйса» компания Bristol сворачивала производство собственных силовых установок.

Весной 1962 года англо-американский автомобиль был готов. Шелби дал ему имя «Кобра». Уже в первый сезон машина выиграла ряд заездов, и компания Ford замахнулась на «Ле-Ман». Вторая попытка (1964) увенчалась победой в классе GT и общим четвертым местом. Этот успех был добыт специальной версией Daytona в аэродинамичном закрытом кузове.

В 65-м наряду с «обычной» 4,7-литровой «Коброй» начался выпуск 7-литровой версии, легко узнаваемой по расширенным крыльям, широким шинам и увеличенному воздухозаборнику. В теории эта машина могла бы претендовать на общую победу в «Ле-Мане», но выпустить достаточное

количество серийных машин для омологации никак не успевали. Уж очень дорогой и сложной была флагманская «Кобра». Шелби попытался обмануть чиновников FIA, пропустив несколько десятков номеров шасси, но в существование «пропущенных» машин никто не поверил.

Вместо «Кобры» в 1966-м главным оружием «Форда» в Ле-Мане стал среднемоторный GT40, к доводке которого Кэрролл Шелби имел самое непосредственное отношение. Этот автомобиль сумел прервать многолетнюю гегемонию Ferrari, да не просто так, а заняв весь подиум. Всего на счету GT40 четыре победы подряд.

Гонимые успехи машин Шелби подтолкнули Генри Форда II к расширению сотрудничества с их создателем. До конца 60-х Кэрролл Шелби сделал несколько улучшенных модификаций «Мустанга»: GT350, GT500 и GT500 KR (King of the Road). Это по-настоящему культовые автомобили с большой коллекционной ценностью.

В 1970-м сотрудничество «Форда» с Кэрроллом Шелби подошло к концу. С каждым годом «Мустанг» становился все больше и тяжелее, что никак не устраивало бывшего гонимца, которому все сложнее было поддерживать характеристики машин на должном

уровне. Расставшись с «Фордом», Шелби надолго ушел из автобизнеса, занявшись выращиванием и продажей острого перца. В отличие от истории с цыплятами здесь дела у Шелби шли отлично.

Вернуться к автомобилям Кэрролла Шелби заставил старый приятель Ли Якокка. Во времена «Мустанга» он был вице-президентом «Форда», теперь, в 1982-м, занимал пост президента «Крайслера». Почти целиком построенный на одной-единственной платформе модельный ряд корпорации выглядел пресновато, и Якокка попросил Шелби создать несколько «заряженных» модификаций. Первой ласточкой стало купе Dodge Shelby Charger — лишь на 7 л. с. мощнее стандартной модели, но ходовая часть и КПП были доработаны значительно, так что управляемость и разгонная динамика вышли на принципиально иной уровень. Позже, когда «Крайслер» сделал турбированную версию своей 2,2-литровой «четверки», Шелби получил больше простора для доводки. Скромный семейный компакт Dodge Omni с этим мотором превратился в настоящего монстра. Аббревиатура GLH, которой обозначалась компрессорная версия, расшифровывалась как Goes Like Hell («чертовски хорошо едет»). Более

поздняя версия GLHS с интеркулером была еще быстрее. Ряд машин Шелби выпускал под собственным именем. Например, Shelby CSX на основе компакта Dodge Shadow.

Интересным решением была спортивная версия пикапа Dodge Dakota. Выпустив скоростной пикап, «Крайслер» и Шелби создали новую рыночную нишу, характерными представителями которой были такие знаменитые машины, как GM Syclone и Ford Lightning.

Ну и конечно, не мог Кэрролл Шелби пройти мимо проекта Dodge Viper. Фактически эта машина была современной реинкарнацией «Кобры», только в отличие от классической модели это был полностью американский автомобиль. Его закрытая версия, появившаяся чуть позже, почти официально преподносилась как продолжатель дела легендарного Shelby Daytona.

В 1990-м Кэрролл Шелби перенес операцию по пересадке сердца. Ему было суждено стать одним из рекорсменов по числу лет, прожитых с донорским сердцем. Через год Шелби основал благотворительный фонд, существующий до сих пор и оплачивающий операции на сердце детям.

Вскоре неугомонный техасец начал проектирование собственного спорткара. А чтобы добыть денег на разработку, Шелби строил и продавал «Кобры» с теми самыми номерами, что были пропущены в 60-е. Некоторое время он настаивал, что это машины, собранные 30 лет назад, а теперь расконсервированные, но врать Кэрролл Шелби так и не научился.

В 1999-м стартовало производство Shelby Series 1. Родстер оснащался 4-литровым мотором V8 производства Oldsmobile. Все остальное было оригинальным. Собрать удалось 249 штук. Причиной прекращения производства стали перебои с поставками силовых установок.

В 2003 году Кэрролл Шелби «помирился» с компанией Ford и за следующие девять лет создал множество скоростных вариантов нового «Мустанга» вплоть до Mustang 1000, мощность которого в финальной версии достигла 1100 л. с. Помимо «Мустанга» доработкам Шелби подвергались также пикап F-150, новый GT40 и даже Focus.

Кэрролл Шелби скончался в Далласе 10 мая 2012 года, но автомобили с его именем продолжают выпускаться и служить примером выдающихся динамических характеристик и прекрасной управляемости. ■



Dodge Omni GLHS 1986 г. в.



Dodge Viper RT10 1992 г. в.



Shelby 1 Series 1999 г. в.



Shelby GT500 2005 г. в.



Shelby GT и Кэрролл Шелби



География тестовых заездов, помимо двухдневного присутствия в столице Казахстана, распространилась на Новосибирск, Томск, Красноярск и Иркутск, а парк автомобилей был представлен четырьмя моделями Nissan в максимальной комплектации: Murano, X-Trail, Qashqai и Terrano.

Группа казахстанских журналистов, утром 20 февраля прибыв к месту назначения, застала весь парк тестовых автомобилей выстроившимся в линейку у фасада офиса компании Terra Motors. Представители компании Nissan ознакомили собравшихся с планом мероприятия, кратко рассказали о возможностях и достоинствах каждой модели, после чего предложили журналистам разделить на экипажи и занять места в автомобилях.

Необходимо заметить, что участникам тестов предстояло



КВЕСТ-ДРА

выполнить задания квеста, который организаторы заманчиво назвали «Городские легенды». То есть журналисты, помимо возможности испытать в деле машины, получили шанс ознакомиться с некоторыми достопримечательностями столицы.

Нужно было, ориентируясь на маршрут, загруженный в электронный планшет, двигаться от точки к точке нашего путешествия, по пути отгадывая загадки, выполняя околорациональные задания и время от времени меняя модели автомобилей, чтобы по достоинству оценить все их возможности, преимущества и недостатки.

Подготовка организаторов к испытанию была основательной, это ощущалось практически во всем — в обеспечении информационными материалами, в их знании особенностей



Февраль в Астане отличается морозами вполне сибирскими, а потому именно оттуда стартовал российский проект компании Nissan «Испытание Сибирью». Суть его заключается в демонстрации возможностей линейки кроссоверов и компактных внедорожников на снежно-ледовых пространствах — в городских и внедорожных условиях.

ЛАЙВ ОТ NISSAN

Музейно-мемориальный комплекс «Акмолинский лагерь жен изменников Родины» (А.Л.Ж.И.Р.)



Автомобильный кёрлинг



Противостояние

маршрута и специфики различных моделей, представленных на тест. Именно поэтому путешествие с самого начала и до конца не пересекло грани, отделяющей приключения от экстрима.

Murano попал в АЛЖИР

В просторном комфортабельном Murano мы отправились по Кургальджинской трассе в ближний пригород Астаны, чтобы посетить музейно-мемориальный комплекс «Акмолинский лагерь жен изменников Родины» (А.Л.Ж.И.Р.). Этой жаркой аббревиатурой, словно в изощренной издевке, именовали продуваемое всеми ветрами пространство в степи, огороженное несколькими рядами колючей проволоки, куда с 1938 года начали приходить женские этапы. В первый же год существования он наполнился 8000 несчастных, которые в тяжелейших условиях под дулами винтовок своими руками строили себе бараки, выращивали урожай, работали в швейных мастерских.

Невозможно передать словами всю тяжесть собственных мыслей и встающих перед глазами образов этих женщин, вырванных из жизни и брошенных за колючую проволоку.

Мы приехали сюда на автомобиле с обогреваемыми сиденьями из белой кожи, а не в зарешеченной теплушке. Приехали, чтобы не забывать, чтобы помнить...

Автомобильный кёрлинг

Один из этапов квеста привел нас на площадку, где участники состязались в автокёрлинге. Передним бампером Murano нам предстояло «поставить на точку» условный камень. Понятно, что тут главное было не переборщить, ведь мощностью, превышающей 200 лошадей, можно легко толкнуть снаряд за горизонт. Большое значение имели выдержка, расчет и хладнокровие в управлении машиной.

Организаторы предусмотрели одну пробную попытку и три зачетных. В лучшем результате наш экипаж недодвинул «камень» до отметки всего на 30 сантиметров, несмотря на грамотную работу двигателем при разгоне и торможении в момент удара. Как это часто бывает, не хватило еще одной попытки! Или, может быть, нам забыли выдать швабры...

Стоит отметить, что в качестве спортсмена-кёрлингиста Nissan Murano проявил себя превосходно. Он предоставляет отличный обзор, адекватно отвечает на газ и точно оттормаживается. Благо все тестируемые нами автомобили были на шипованной резине.

Nissan Murano с прошлого года производится в России. Автомобиль оборудован системой автозапуска. Очень понравились сиденья Zero Gravity с быстрым подогревом, разработанные на основе технологий NASA.

Заброшенный элеватор и ангар с НЛО

Благодаря помощнику-навигатору найти следующий объект, находящийся в черте города, особого труда не составило. Им оказался заброшенный элеватор, от пустых «глазниц» которого на пронизывающем ветру становилось еще холоднее. С высоких бетонных опор этого сооружения мы собрали с десятка символов и, разгадав их смысл, отправились искать ангар, в котором по легенде астанчане как-то раз заметили загадочное сияние. С тех пор считается, что именно здесь инопланетяне парковали свой летательный аппарат. Могли ли мы упустить шанс припарковаться на одной площадке с НЛО?!

Чтобы заехать в ангар, нам пришлось вести переговоры с охраной объекта, которая к автомобилю с московскими номерами отнеслась, наверное, с не меньшим подозрением, чем к летающей тарелке. Впрочем, внутрь нас все-таки пустили.

Конечно, след НЛО давно замело и отпечатков марсианских ботинок в сухой цементной пыли мы не обнаружили. Зато именно тут случилось противостояние нашего Murano и

Вокруг знаменитого символа Астаны выросло много высотных зданий, и он, еще совсем недавно гордо возвышавшийся над площадью, сейчас выглядит гораздо скромнее...

агрессивного тяжелого желтого строительного тягача, вдруг вышедшего из-за серых бетонных колонн на встречный курс и поперевшего на нас всей своей тяжестью. Излишне говорить, что кроссовер не дрогнул в этом поединке характеров. Ни один светодиод не моргнул в его ходовых огнях. Он лишь грозно и уверенно урчал двигателем.

Тягач, конечно, сдался. Свернул, унося за собой пятиметровую бетонную плиту перекрытия. Отправились за новыми приключениями и мы.

Байтерек стал ниже?

К «Байтереку» мы подъехали уже на Nissan Terrano. Подъехали с ощущением, что сами мы и наш нехитрый багаж значительно увеличились в размерах. А стела, увенчанная золотым шаром, словно бы уменьшилась.

Однако трансформаций ни с шедевром архитектуры, ни с нами не случилось. Просто вокруг знаменитого символа Астаны выросло много высотных зданий, и он, еще совсем недавно гордо возвышавшийся над площадью, сейчас выглядит гораздо скромнее.

Сократившееся пространство автомобиля, конечно, ощущается сильно, когда пересаживаешься из Murano





Торгово-развлекательный центр «Хан Шатыр»



Очень старый магазин



в Terrano. Однако поклонники бренда Nissan обычно идут логичным путем — приобретая автомобиль попроще, они «растут и развиваются» вместе с маркой.

Nissan Terrano неплохо продается в России — он практичен, его можно заправлять 92-м бензином. Если говорить о портрете покупателя, то это прагматично мыслящие люди, перешагнувшие средний возраст, но вместе с тем не оставившие охоту к перемене мест, любящие путешествия и активный образ жизни.

В мире и согласии

На Terrano мы отправились к так называемой пирамиде — Дворцу Мира и Согласия, возведенному в Астане британским архитектором Норманом Фостером. На открытии дворца в 2006 году выступала Монсеррат Кабалье. Именно в этом здании с залом на 1500 мест состоялся Конгресс лидеров мировых и традиционных религий.

Здесь мы успешно выполнили сразу два задания квеста — разгадали слово, запечатанное затейливыми организаторами в грани деревянного куба, и выяснили, какое снаряжение предпочитают складывать в багажник любители компактных кроссоверов.

Кстати говоря, в багажнике нашего Terrano тоже была лопатка, только она так и осталась лежать зачехленной — автомобиль уверенно справился с

преодолением пути. В мире и согласии с техникой мы прибыли к очередному пункту.

Игра по правилам

У здания торгово-развлекательного центра «Хан Шатыр», спроектированного также Норманом Фостером, мы сдали экзамен на знание правил остановки на обочине. Ориентируясь на дорожные знаки, которые выставляли организаторы квеста, нам нужно было определить минимально допустимую дистанцию, чтобы съехать к бордюру и остановиться. Пришлось вспомнить ПДД. Но коллективный разум нашего экипажа сумел успешно справиться с этой задачей.

От самого большого в мире шатра мы отправились дальше, чтобы продолжить путешествие уже на Nissan X-Trail.

Очень старый магазин

Оказавшись в просторном respectableм салоне, которым может похвастаться X-Trail, мы приободрились и приступили к поискам магазина «Астана» — сооружения исторического, построенного в 1907 году купцом Матвеем Кубриным. Искать магазин труда не составило, наш навигатор и посложнее маршруты прокладывавал, а вот с парковкой тут было все непросто, место это на перекрестке улиц Бокейхана и Кенесары у астанчан

популярное. Нам предстояло найти внутри магазина памятную фотографию, на которой были запечатлены десять человек у портрета российского императора, и определить их род занятий. Как выяснилось, это были депутаты местного собрания.

Сопка Акмол

Далее мы отправились за город, чтобы увидеть сопку Акмол, которая считается сакральным местом для многих казахстанцев. По одной из версий, прежнее название столицы нашей страны дали именно в честь этого холма.

Подъехать к нему близко мы не смогли: погода 21 февраля в Астане была ветреная, дороги местами закрыло нештучными переметами и видимость была довольно ограниченной. Два белых мазара на сопке то показывались вдалеке, то исчезали из виду в буране. К слову сказать, автомобили наших соперников мы видели и узнавали издали благодаря яркому свету их ходовых огней.

На этом этапе X-Trail вдоволь поборолся со снежными сугробами и разгрыз шипами немало льда. Затрудняюсь сказать, что и когда включал автомобиль в своей трансмиссии с интеллектуальным полным приводом, но мы уверенно двигались по намеченному пути. С

комфортом! Понравился изменяемый угол наклона спинки сидений второго ряда, пригодился электрообогрев ветрового стекла. Много света в салоне обеспечила панорамная крыша.

Бомбоубежище

Очень интригующе выглядело следующее задание квеста – добраться до разрушенного бомбоубежища советских времен и на его территории обнаружить ключевое слово и цифровой код.

Само сооружение было найдено быстро, но судя по тому, что здесь собралось сразу несколько экипажей, задача была непростой. Минут двадцать команды из автомобилей Nissan с российскими номерами будоражили внимание местных зевак, рискуя познакомиться с более серьезными людьми в погонах. Ведь что можно было подумать о людях с фотоаппаратами, беспокойно спящих рядом с бомбоубежищем, пусть и бывшим?

В результате самые азартные квестеры, взобравшись на высокий снежный отвал, разглядели заветное слово. Бомбоубежище от нашей поисковой деятельности не пострадало.



Впечатления – для всех, награды – победителям

Наш квест закончился в уютном ресторане, где состоялся обмен мнениями и опытом заездов, а также награждение победителей, которым были вручены памятные подарки.

Оба дня, проведенные в Астане, подарили приятные впечатления от знакомства с легендами и сегодняшним днем столицы, от общения с

профессионалами и, конечно, от качества добротно сделанных современных автомобилей.

Очевидно, что функционал различных моделей Nissan, протестированных нами в суровых зимних условиях, адресован определенным целевым группам. И если вы пребываете в раздумьях о том, какой автомобиль приобрести, это повод, чтобы приглядеться к модельной линейке этих машин пристальнее. ■

Реклама

**PHAETON
EXPO**
16-17.06.2017

ВЫСТАВКА

ТОВАРОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ
И АВТОСЕРВИСОВ

16-17 июня 2017

Разделы выставки:

- Запасные части для легковых автомобилей;
- Смазочные материалы;
- Спец.жидкости и автохимия;
- Диагностическое оборудование;

Место проведения:

Республика Казахстан, г. Астана,
Выставочный комплекс «Корме»

Программа выставки:

- Презентация актуальных тенденций, технологий и инновационных разработок;
- Посещение стендов, общение с иностранными поставщиками;
- Участие в семинарах и тренингах, организованных поставщиками;
- Анонс результатов акций компаний, вручение призов, объявление победителей;
- Лотереи и розыгрыши ценных призов;

**Phaeton Expo - площадка для открытого диалога
между производителем и клиентом**

Подробности на www.phaeton.kz



BALSERVICE

Мы продолжаем знакомить читателей с призерами ежегодного республиканского конкурса «Лучший автосервис». Накануне выхода в свет очередного номера журнала наш корреспондент встретился с Александром Касаткиным, директором автокосметического салона BALSERVICE, победившего в конкурсе в номинации «Тюнинг» по результатам народного голосования.

На сегодняшний день сервис силами 50 технических специалистов может одновременно обслуживать до 30 автомобилей, еще два десятка машин могут в ожидании очереди на обслуживание разместиться на охраняемой стоянке.

А начинался он 20 лет назад с гаража,

в котором было так тесно, что, поставив там машину, выходили из нее осторожно, чтобы не ударить о стену открытой дверью. В ту пору энтузиасты приводили в порядок автомобили, пригнанные ими же из Германии, и, возможно, автокосметический салон в его нынешнем виде обязан своим

ростом необычайно сильно проявившемуся у его владельца чувству перфекционизма.

— Я хотел делать машины еще красивее, — признается Александр Касаткин. — Ведь любая серийно сделанная вещь похожа на сотни или тысячи себе подобных. А когда ты наделяешь ее индивидуальными чертами, придаешь ей узнаваемость, это уже совсем другой автомобиль — у него появляется душа.

Корр.: Александр, я знаю, что на обслуживание в ваш сервис с обочины не заскочишь, нужно записываться в очередь. В чем секрет такой популярности?

— К нам идут за качеством услуг, так как мы используем только лучшие, проверенные в работе временем материалы. Кроме того, мы предоставляем гарантию на свою работу, несем ответственность за произведенные операции. Немаловажно, что мы обеспечиваем сохранность автомобиля. В период работы с ним он не остается на безнадзорной территории, а находится на площадке



комплекса BAL service.

Корр.: Как формировался коллектив сервиса?

— Он в основном составе устоялся за многие годы. Есть те, кто пришел к нам, уже обладая определенными знаниями и опытом. А есть ребята, пришедшие учениками и выросшие до мастеров уже у нас. В компании работают сотрудники, которые пришли 20 лет назад, то есть трудятся со дня основания сервиса. В общем, у нас сложился, что называется, костяк, на который можно опереться в решении самых сложных проблем.

Корр.: Каких например?

— Сегодня мы можем работать по широчайшему спектру — от замены масел до ремонта двигателя и тюнинга автомобиля. У нас есть три покрасочных камеры, рамный робот. Компания в состоянии выполнить 99% операций, связанных с двигателем, ходовой частью, салоном и кузовом автомобиля.

Корр.: Что за материалы вы используете?

— Это шпатлевки, грунтовки, краски, составы для химчистки салона автомобиля. В основном мы работаем с продукцией немецкой компании Wurth. К использованию в работе материалов именно этого производителя мы пришли, пройдя долгий путь проб и ошибок. К нам постоянно обращаются с рекламой той или иной профильной продукции разных производителей. Мы пробуем образцы, сравниваем качество, но пока остаемся верны одному основному бренду.

Корр.: Как сервис переживал тяжелые кризисные времена?

— Не без проблем, конечно. Но нас покидали в основном молодые специалисты, которые, к сожалению, сейчас все чаще стремятся найти место, где можно меньше работать и больше получать. Только ведь так не бывает! Люди старшего возраста это понимают, поэтому держатся за место, где есть нагрузка и, соответственно, стабильный заработок.

Корр.: Есть ли в планах расширение компании, организация филиалов в других городах?

— Нет, таких планов пока нет, хотя нам периодически предлагают открыть сервис в разных городах Казахстана. У нас и в Алматы еще много дел. Хотелось организовать дело так, как задумывалось в идеале.

Корр.: Что бы вы назвали вашей особенной услугой, вашей «фишкой»?

— Это нанесение LINE-X (лайнкс) — защитного эластомерного полиуретанового покрытия, устойчивого



Александр Касаткин - директор автокосметического салона BALSERVICE





к механическим повреждениям и агрессивной среде. В Казахстане существует только три места, где его можно нанести. Мы также производим глубокую химчистку, с полным разбором салона и последующим просушиванием сидений и ковролина в специальной вентилируемой камере при температуре 70–80 градусов. Сиденья даже с толстой губкой высыхают за двое суток. Мы умеем работать с кожаными салонами.

Наше преимущество в том, что мы можем предложить клиенту как отдельные операции, так и комплексные услуги. То есть клиент, чего бы он ни желал, может оговорить условия с приемщиком, оставить нам машину, и получить ее через некоторое время в наилучшем виде. Не нужно никуда бежать — ни за материалом, ни за инструментами, ни за специалистами.

Корр.: Насколько высокотехнологичен ваш бизнес?

— По каждому из направлений работы применяются специфичные аппараты и инструментарий — это сканеры, споттеры, роботы для вытягивания металла, сложный набор инструментов для выравнивания вмятин без покраски, современные подъемники, аппараты для замены масел и так далее. На старом оборудовании просто невозможно полноценно и качественно обслужить современный автомобиль.

Корр.: С какими автомобилями вам интереснее работать — с новейшими или уже уходящими в историю?

— Конечно, мы ориентируемся на рынок, который все больше наполняется новыми автомобилями, но готовы работать с машинами практически любых годов выпуска, если это уже не явное ретро. Потому что ретроавтомобили, как вы понимаете, это отдельная очень специфичная тема. Расценки наших услуг не зависят от года выпуска машины, имеет значение только объем работ и стоимость материала.

Корр.: Как вы актуализируете профессиональные знания и умения сотрудников сервиса?

— О новых качествах и свойствах материалов нам регулярно сообщают поставщики, которые рассказывают о новинках на рынке. Об инструментах и технологиях узнаем из интернета. На выставках и презентациях, признаюсь, бываем не часто.

Корр.: Я увидел в перечне ваших работ услуги по тюнингу автомобилей. Не вызывают ли тюнингованные машины повышенного внимания автоинспекторов?

— У нас никаких претензий от заказчиков за все время работы не было.

Другое дело, если автовладелец поменял окраску кузова автомобиля и не зарегистрировал изменения в соответствии с законом, но это уже вопрос не к нам. С аэрографией проблемы были, но сейчас они сняты ввиду полного запрета рисунков на кузове.

Корр.: Насколько сейчас сложно начинать бизнес в автосервисе?

— Это не просто в первую очередь потому, что конкуренция в этой сфере нешуточная. Потребуется очень много сил и времени на то, чтобы о сервисе узнали. Нужны будут серьезные вложения в технику, мы ведь уже говорили об инструментах. А самое главное — потребуется команда профессионалов. Без специалистов самый технически передовой сервис будет мертв.

Корр.: Как развивается ситуация на рынке автомобильного сервиса, если заглянуть лет на десять назад? Какие прослеживаются тренды?

— Сейчас на каждом шагу услуги предлагают так называемые гаражники, к которым идут многие. Бывает, к таким «надомникам» заезжают очень дорогие автомобили, владельцы которых не обращают внимания ни на грязь в темном, тесном гараже, ни на то, что там не поддерживается необходимая температура, ни на то, что у «мастера» нет необходимого оборудования и инструментов. Лишь бы дешево! Неквалифицированного сервиса становится все больше, они нам создают, конечно, нешуточную конкуренцию.



Корр.: Как клиент узнает о ваших услугах?

— У нас есть собственный достаточно информативный сайт, помимо этого мы размещаем рекламу на сторонних ресурсах, в социальных сетях. А в большей степени наша известность связана с сарафанным радио, с рекомендациями из уст в уста, от клиента к клиенту.

Корр.: За все время существования

сервиса у вас наверняка появились постоянные клиенты...

— Да, их немало. И для таких клиентов в BAL service существует система скидок. У нас обслуживаются целыми семьями, есть солидные корпоративные клиенты с большим гаражом, с которыми мы успешно много лет работаем по договорам.

Корр.: Благодарю вас за рассказ и желаю успехов в бизнесе!

АВТОТРЕЙД

АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК

<p>TOYOTA CAMRY 11-</p>  <p>ФИЛЬТР воздушный - 840 тт салонный - 690 тт топливный - 3960 тт</p>	<p>TOYOTA CAMRY 06-11</p>  <p>ФИЛЬТР АКПП - 2400 тт воздушный - 840 тт салонный - 690 тт топливный - 1620 тт</p>	<p>HYUNDAI SOLARIS 10- KIA RIO 10-</p>  <p>ФИЛЬТР АКПП - 1440 тт воздушный - 990 тт салонный - 840 тт топливный - 2340 тт</p>
--	---	--

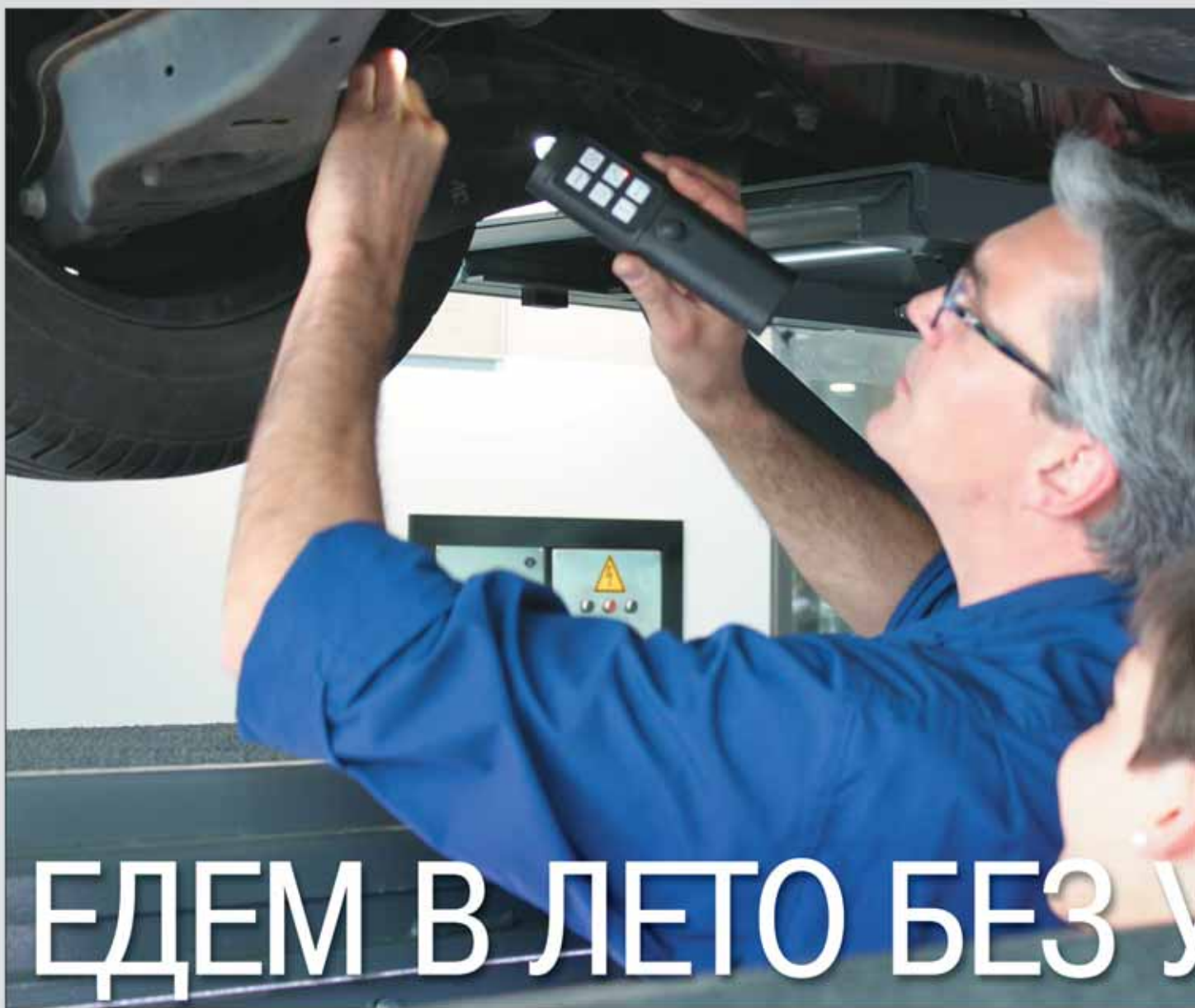
ПОЗВОНИ И УЗНАЙ

ЦЕНУ ФИЛЬТРА

НА СВОЙ АВТОМОБИЛЬ:

☎ +7-727-232-13-16, +7-777-341-44-44

Алматы, Толе би, 304, autotrade.su



ЕДЕМ В ЛЕТО БЕЗ У

Близится весна. И автолюбители уже предвкушают наслаждение от расслабленного состояния, когда наконец не нужно будет очищать машину от надоевшего снега, штурмовать обледеневшие подъемы и глубокие сугробы. Мы тоже с нетерпением ждем тепла и сухих дорог, однако помним, что к приходу этой радостной для автолюбителей поры машину необходимо готовить, тем более что на теплое время года приходится наиболее активная и скоростная эксплуатация автомобиля.

Когда приходит устойчивая теплая пора, появляется повод избавиться от зимних аксессуаров — щетки, скребка, канистры с незамерзайкой в багажнике и от дедушкиной лыжной шапочки в салоне. Практичные резиновые корытца, лежащие на полу, наконец-то можно сменить на уютные коврики.

Далее стоит основательно отмыть автомобиль снаружи и внутри, включая багажник, а затем осмотреть кузов на предмет обнаружения царапин и сколов, в которых за зиму могла скопиться грязь вперемешку с дорожными реагентами. Устранение повреждения лучше доверить профессионалам, которые

тщательно очистят зимние «раны», обработают их антикоррозийным средством, выровняют, зашпакуют, покрасят и отполируют. До блеска. Весь автомобиль. Кроме того, имеет смысл нанести поверх полировки защитное покрытие, которое не позволит скапливаться на поверхности кузова пыли. Так даже в сырую погоду ваш автомобиль будет выглядеть опрятным, без пыльных пятен и разводов.

Затем нужно заглянуть под капот. А под ним — вся история болезни на виду! Хорошо, что помыли только кузов, салон и багажник. Если клеммы аккумулятора за зиму покрылись

налетом, можно быть уверенным в том, что катушка или электронный блок зажигания недополучают необходимого напряжения. Необходимо тщательно очистить клеммы и, туго затянув их, покрыть места контактов специальной густой смазкой, но прежде батарею стоит проверить и при необходимости дозарядить.

Не забудьте сменить салонный фильтр, ведь в сырую зимнюю пору на нем как нигде скапливается большое количество грязи, причем влага, органическое загрязнение и тепло служат благоприятной средой для обитания и размножения



Photo © Maba

АМОРТИЗАТОР – СКРЫТАЯ ОПАСНОСТЬ?

Специалисты компании BILSTEIN считают весну самым подходящим временем для проверки подвески вообще и амортизаторов в частности, ведь это так удобно делать при смене резины с зимней на летнюю.

Процесс выхода амортизатора из строя зачастую незаметен для водителя. Да и во время технических осмотров, как правило, проводится лишь визуальный контроль, который носит поверхностный характер. Так можно не рассмотреть скрытую опасность, «долгоиграющий» процесс, который способен однажды привести к самым драматическим последствиям. Действительно, чего можно ожидать от автомобиля, колеса которого периодически теряют сцепление с поверхностью дороги, а тормозной путь на 20% длиннее, чем должен быть? Кроме того, увеличивается риск аквапланирования, сводится на нет работа таких электронных систем, как ABS и ESP, при прохождении поворотов или при перестроении возможен боковой занос.

Визуальная проверка позволяет обнаружить утечку масла из амортизатора или другие явные внешние дефекты, однако

фактическое состояние износа и состояние демпфирующей силы может быть определено лишь на тестере для амортизаторов, причем проводить проверку необходимо через каждые 20000 км.

Распространено ошибочное мнение, что в Европе ездят только на новых автомобилях и с их обслуживанием все обстоит очень благополучно. По данным Немецкой ассоциации организаций технического контроля (DEKRA), каждый пятый автомобиль после первого же осмотра не получает свидетельства, позволяющего ему выйти на дорогу. В автомобилях, проходящих экспертизу DEKRA после аварий, в среднем в 36% случаев обнаруживают серьезные неисправности. Приводящие к авариям дефекты подвески эксперты устанавливали примерно в 20% случаев. Особенно выделяются при этом более старые машины, владельцы которых пренебрегают необходимым техническим обслуживанием и ремонтом. Согласно исследованиям Общества технического контроля GTU, примерно у 15% всех автомобилей неисправны были именно амортизаторы. ■



GT Oil Service - Республиканская сеть станций сервисного обслуживания

- ✓ Более 1600 видов масел, 70 видов антифриза, 12000 видов фильтров
- ✓ 100% оригинальная и сертифицированная продукция
- ✓ Профессиональный сервис, все автомеханики аттестованы
- ✓ Гарантия на проводимые работы и используемые материалы
- ✓ Более 7 лет на рынке услуг автосервиса
- ✓ Более 20000 лояльных клиентов
- ✓ Gtoil Service член Groupauto International

GT
OIL
SERVICE

**СПАСИБО ВАМ
ЗА ДОВЕРИЕ!**

www.gt-service.kz

Головной офис в г. Алматы, ул. Тлендиева, 377а,
тел. +7 702 277 7571, +7 705 577 7969, e-mail: info@gtoilservice.kz

Pitstop рекомендует: работу с диагностикой неисправностей и ремонтом автомобиля лучше доверить специалистам автосервиса.



Photo © Misha

микроорганизмов, грибов и плесени. Да и лето – пыльная пора, поэтому, готовясь к ней, менять салонный фильтр нужно обязательно. В межсезонье стоит заменить щетки стеклоочистителей, которые, пережив зиму, приобретают трещины, перекосы и другие изъяны.

Необходимо внимательно осмотреть детали из пластмассы и резины, места соединения шлангов, пыльники шрусов и шаровых опор, изоляцию проводов. Обратите внимание на уровень моторного и трансмиссионного масел, тормозной и омывающей жидкостей.

Затем нужно уделить время двигателю, причем работу с ним лучше доверить квалифицированным специалистам автосервиса, которые

с помощью диагностических стендов быстро выявят те или иные огрехи в работе силового агрегата и смогут тут же их устранить. Самостоятельно можно проверить состояние ремней ГРМ и генератора, убедившись, что они не провисают и на них отсутствуют механические повреждения. Также не составит труда своими силами заменить воздушный фильтр, чтобы он мог успешно противостоять летним нагрузкам. Нелишним будет продуть сжатым воздухом решетку радиатора и заменить топливный фильтр.

Обязательно продиагностируйте состояние кондиционера, ведь ему в летнюю пору придется поработать на совесть. Следует проверить количество

и состояние хладагента, промыть систему и убедиться в ее герметичности.

Автомобиль обязательно нужно осмотреть снизу, обращая внимание на резиновые детали, места сочленений рычагов и тяг, на состояние тормозных шлангов. Дело в том, что в местах соединений в зимнюю пору особенно интенсивно скапливается и спрессовывается грязь. После ее удаления может появиться люфт, который следует удалить. Резиновые детали – пыльники, сальники и подушки – под воздействием низкой температуры и агрессивной среды могут растрескаться, в этом случае потребуются их замена. Если на машине подкрылки закрыты пластмассовыми вставками, их лучше снять и промыть пространство арок, удалив грязь, песок и остатки дорожных реагентов.

И, конечно же, необходимо сменить резину на летнюю, отбалансировать колеса и желательно отрегулировать развал-схождение, так как этот показатель напрямую связан с повышенным износом резины и расходом топлива.

Мы напомнили вам о самых неотложных процедурах подготовки автомобиля к теплomu времени года, но внимания к технике никогда не бывает слишком много. Если вы не будете пренебрегать им, то ваши весенне-летние путешествия будут не только безопасны, но и приятны. ■



Photo © Misha

Начавшийся сезон-2017 принес немало новшеств в чемпионат мира по ралли. Основные изменения наблюдались в составах команд. Одной из главных причин этого стал уход в конце 2016 года заводской команды Volkswagen. Ей на смену пришел коллектив Toyota.

Пилотами японской команды стали Юхо Хянинен и Яри-Матти Латвала. За рулем Hyundai по-прежнему Тьерри Невилль и Дани Сордо. Citroen представили Крис Мик и Крейг Брин. А цвета частной M-Sport защищали Себастьян Ожье и Отт Тянак.

После первых спецучастков Ралли Монте-Карло лидерство захватил Невилль. Бельгиец уверенно лидировал и к суботним допам уже имел преимущество почти минуту. Позади него друг друга сменяли гонщики M-Sport, Citroen и Toyota.

Но бывшее преимущество испарилось в момент, когда на 13-м СУ Невилль попал в аварию, потеряв на этом полчаса.

В лидеры вышел Ожье. Позади него теперь располагался его бывший напарник Латвала на Toyota. А замкнул тройку еще один представитель M-Sport – Отт Тянак. Эта тройка и возглавила чемпионат после первого этапа.



РАЛЛИ МОНТЕ-КАРЛО



РАЛЛИ ШВЕЦИИ



На ралли Швеции Себастьян Ожье приехал лидером чемпионата. Но ни о каком подавляющем преимуществе его команды, как бывало в предыдущие годы, речи не шло. Угадать фаворита было невозможно.

Так, после первого боевого спецучастка лидерство захватил пилот Toyota Яри Матти Латвала. За ним следовали два представителя Hyundai: Тьерри Невилль и Дани Сордо. Последующие допы принесли еще больше разнообразия в состав лидеров. Вперед вырвался Невилль, на второе место поднялся Отт Тянак из M-Sport, а третьим стал представитель Citroen Крис Мик. Однако выпавший из первой тройки Латвала сдаваться не собирался. В течение пары допов он смог вернуть себе первое место. После этого началась ожесточенная борьба между ним и Тьерри Невиллем. В течение нескольких СУ они менялись местами. Точку в этой борьбе поставила ошибка Невилля, который, вылетев с трассы, разбил свой Hyundai.

После этого довести гонку до победы для Латвалы было делом техники. Второе и третье места заняли два представителя M-Sport: Отт Тянак и Себастьян Ожье. Первый одно время даже пытался побороться за лидерство. А для второго и нижняя ступень подиума была неплохим результатом, учитывая провальное начало гонки.

СПИДВЕЙ-2017



Третий год подряд высокогорный каток «Медеу» принимает на своем льду очередной, третий этап чемпионата мира по спидвею. Шестнадцать участников, представляющих Казахстан, Россию, Швецию, Германию, Чехию и Австрию, практически в том же составе, что и в прошлые два года, соревнуются здесь за звание сильнейшего ледового гладиатора. Первые два этапа состоялись в России – в Тольятти и Шадринске, а четвертый и пятый пройдут в Германии и Нидерландах соответственно.

Правда в этот раз гонщикам пришлось сражаться не только между собой, но и с неблагоприятными погодными условиями. Так, в первый день на ледовую арену опустился настолько густой туман, что пришлось отложить заезды на пару часов. Далее погода все же позволила провести 20



отборочных заездов, но полуфинал и финал из-за тумана все же пришлось отменить. А во второй день гонку значительно усложнил непрекращающийся снегопад.

Погода – погодой, но первый день соревнований запомнился зрителям совсем по другой причине. В первом же

заезде на выходе из поворота упал россиянин Даниил Иванов. Его мотоцикл на огромной скорости совершил в воздухе несколько пируэтов, и в него врезался швед Никлас Свенссон. Даниила госпитализировали, и, как выяснилось позже, гонщик получил весьма серьезный перелом ключицы.

Шведу повезло больше, для него все обошлось без серьезных травм. Во второй день тоже были падения, но уже не столь драматичные. За пределы трассы вылетел гонщик из Германии Харальд Симон.

Команду Казахстана представляли на соревнованиях три спортсмена:



Фото ©Татьяны Дружиной



Фото ©FIM



Фото ©FIM



Денис Слепухин и Павел Некрасов – в основном составе и Владимир Чеблов – в запасе. Стоит отметить, что по сравнению с прошлыми этапами результаты наших гонщиков значительно улучшились – в некоторых заездах им удалось финишировать третьими и даже

вторыми. Но до выхода в полуфинал наши спортсмены пока еще не дотянули. Сказываются, конечно, и устаревшая техника, и отсутствие финансовой поддержки и возможностей для полноценных тренировок.

Во второй день соревнований

пьедестал был полностью идентичен первому. В финал хоть и пробился австриец Франц Цорн, но российские спортсмены не оставили ему шанса на победу. Все призовые места, как и в предыдущие два года, забрали россияне. На первое место поднялся Игорь Кононов, следом за ним на втором месте Дмитрий Колтаков и замкнул

СПИДВЕЙ-2017

Фото © Татьяна Дружининой

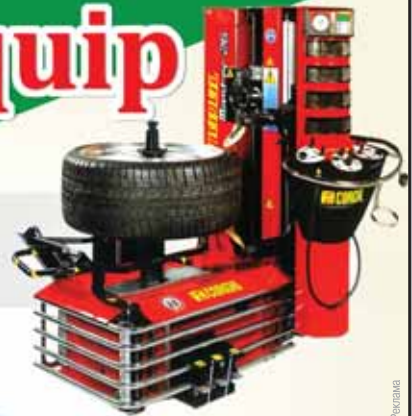


тройку лидеров Дмитрий Хомицевич.

Как известно, контракт на проведение чемпионата мира по спидвею в Казахстане был подписан с FIM на три года. Быть ли спидвею в Алматы в 2018-м? Однозначного ответа на этот вопрос ни ФАМС РК, ни президент международного жюри FIM так и не дали. Есть предпосылки к этому, и ведутся переговоры, но все упирается в спонсорскую поддержку. А нам остается надеяться, что на ледовую арену «Медеу» все-таки еще выйдут отважные ледовые гладиаторы и у нас будет возможность насладиться зрелищными заездами и отчаянными схватками ледовых мотогонщиков. ■

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. Халиуллиной, 32,
тел.: (727) 264 59 11, (727) 379 48 51, факс: (727) 264 59 26,
E-mail: alfa@equip.kz, www.equip.kz

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №1-2017

	У		Ю	Н	К	Е	Р	С
	Т		Н		У			
Н	Е	Д	О	Т	Р	О	Г	А
	Х		Ш	О	С	С	Е	
С	А	М	А	Р	К	А	Н	Д
Е		З		Б		Д		А
Р		Г	У	А	Н	А	К	О
Б	Р	А		А		А		
	У		С	А	Т	И	Р	А
	Б		Т		О	Р	А	С
	И	Д	И	Ш		Б	О	Т
Ш	Л	Ы	К		Н	И	К	А
	О	М	С	К		С	Е	Т

	Съедобный гриб	Защита глаза		Аврора Дюпен		Охотник на пернатых	Деньги страны	
	Святое место трёх религий	Брат Авеля					Зимний "художник"	
	Промышленная корпорация							
	Парусное судно		Офицерский чин у янычар				Футболист Диего ...	
					Крупная перелётная птица	Пограничный город на Украине		Восточная Германия недавно
Смешная сторона поступка	Груда	Сказочная зажигалка		Источник инфекции				
	Задача головоломка				Кровельный материал			
			"Готов к труду и обороне"		Незасеянное поле	Ремень на оглобле		Музыкальный строй
	Китайская династия	Шест каюра						
		Напиток			... Поплавская			
	Клич							

– Ты теплые вещи взял?
– Да, семь бутылок.

Объявление на пограничном столбе: «Товарищи нарушители! В связи с нехваткой патронов предупредительные выстрелы в воздух больше не производим!»

– Нефть в цене падает!
– Наверно, и бензин тоже.
– Бензин нет.
– Почему?
– Не знаю, наверно его у нас не из нефти делают.

Легкая придурковатость делает человека практически неуязвимым.

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

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

Три стадии бедности:
1. Нет денег.
2. Совсем нет денег.
3. Придется менять доллары...

– Сударь, вы подлец! Я вызываю вас на дуэль!
Предоставляю вам выбрать оружие: шпага или пистолет?
– Шпага.
– Отлично, вот вам и капец...
Я выбираю пистолет!

«Боже мой! Как тесен мир, как тесен!» – радовался врач, назначая гаишнику по шесть клизм в день...

Папа проверяет Вовочкин дневник:
– Гм... А по физкультуре двойка-то за что?
– Училка сказала козла матами обложить...

– Дорогой, не мог бы ты поговорить со своим отцом? Уже целый год после нашей свадьбы он живет у нас... Может быть, он на неделю-другую съездит в санаторий или куда-нибудь к морю?
– Прости, дорогая, но я все это время был уверен, что это твой отец...

ЮМОРО

Журнал Pitstop можно приобрести в сети киосков и точек реализации компаний: ТОО «Мир пресс», «Хорошие новости плюс» и у частных распространителей.

Киоски и оптово-розничные магазины компании «Хорошие новости плюс» в г. Алматы:
ул. Сатпаева, 90 (ТРЦ «АДК»),
уг. пр. Рыскулова (рынок «Жетысу»)
ул. Майлина, 1 (Аэропорт, 2-й этаж)
пр. Алтынсарина, 26/69
ул. Чайковского, 22 оф. 107
ул. Станкевича, 2е/2
ул. Толе би (ТД «Асыл»)
ул. Макатаева, 47
ул. Кунаева, 1

Журнал Pitstop можно получить бесплатно на автомойках, СТО и в автосалонах г. Алматы и Алматинской области.

FORD – пр. Суюнбая, 38а
RENAULT CENTER – пр. Суюнбая, 185д
HYUNDAI AUTO – пр. Суюнбая, 245а
TOYOTA CENTER – пр. Суюнбая, 151
SUBARU MOTOR – ул. Тюлькубасская, 2
NISSAN A-MOTORC – пр. Суюнбая, 243
ASTER AUTO – ул. Райымбека, 165
ALLUR AUTO – пр. Суюнбая, 159а

TOYOTA ZHETISU – пр. Райымбека, 505
BRABUS – пр. Суюнбая, 187/2
ВИРАЖ – пр. Райымбека, 173
MERCUR – ул. Майлина, 79
ASTRUM – ул. Майлина, 79/2
БИПЭК Авто – ул. Майлина, 240а
HYUNDAI – пр. Аль-Фараби, 107/1
БАВАРИЯ – пр. Аль-Фараби, 107/1

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



РЕКОМЕНДОВАН
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую
Kajetan
Kajetanowicz*



www.dav.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

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

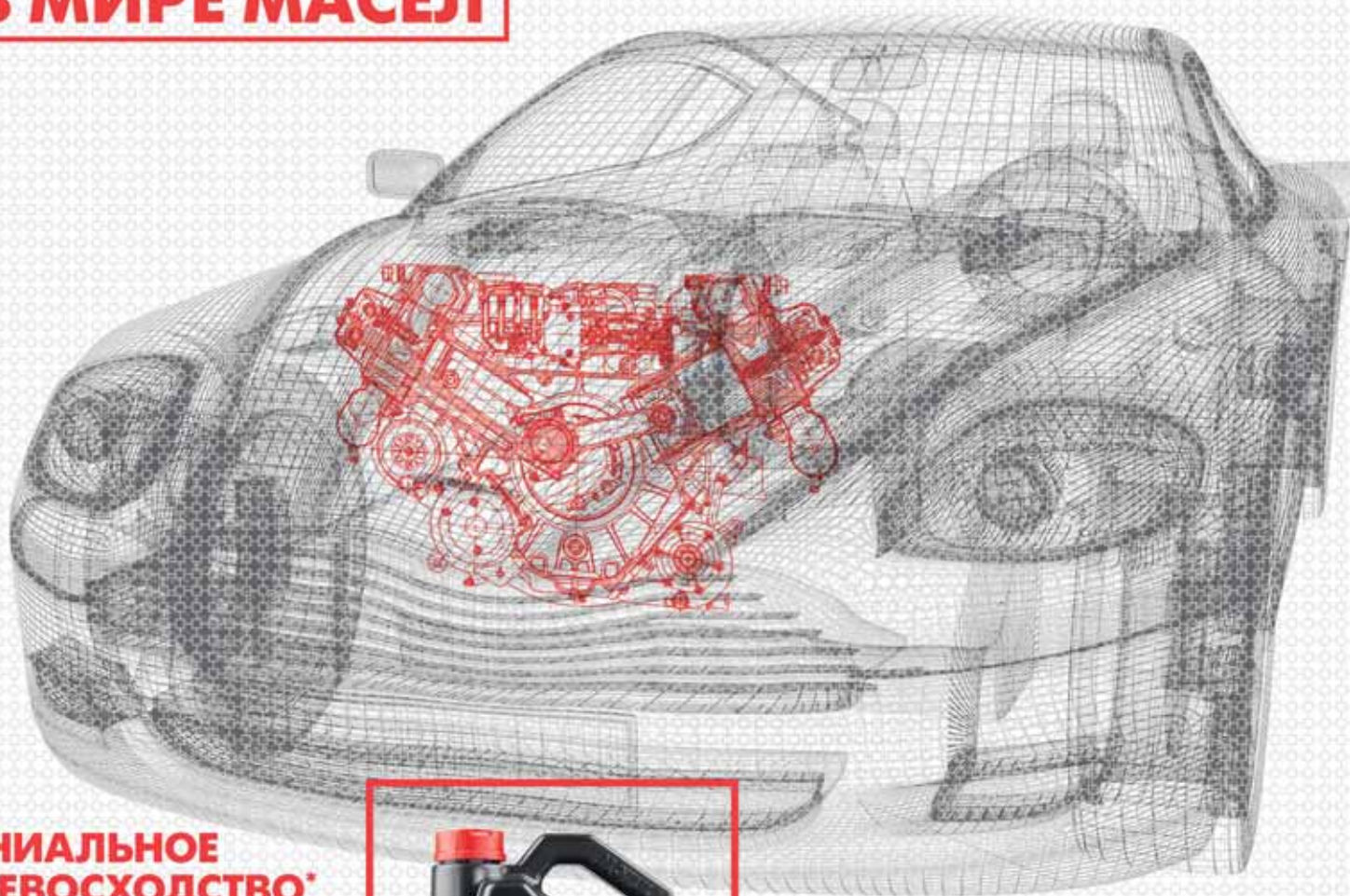
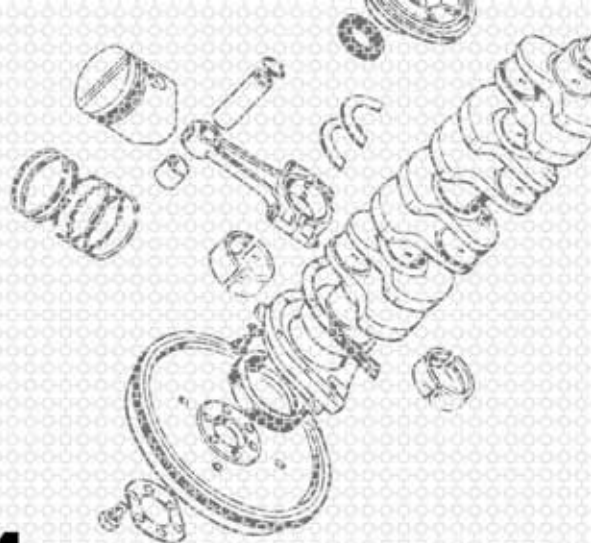
MOTUL

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

* 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.