

+ СКАНВОРА

# pitstop

www.pitstop.kz

1(88) 2015 # 1



Nokian Nordman 5

“Бюджетный вариант”

**ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД РК  
АВТОДРОМ**

**КУБОК МАСЛОВА  
АВТОСПОРТ**

**TOYOTA CAMRY 2015  
ШОУРУМ**

**ШРУС  
ПОД КАПОТОМ**

**MERCEDES F015  
КОНЦЕПТ-КАР**

**OPEL KARL  
МИНИАТЮРА**

**LEXUS NX  
ШОУРУМ**



## MERCEDES-BENZ GLE COUPE

**ТАНДЕМ ПВ**  
АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЦЕНТР  
Дилер аккумуляторного завода "ISTA"

**СТАРТЕРНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ**  
для автомобильной, строительной и специальной техники

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

Горы ТЦ "Метро"  
ул. Топе би  
ул. Утеген батыра  
пр. Райымбека  
пр. Омиска

Горы  
ул. Буржановская  
Сев. кольцо  
Сев. кольцо

(727) 243-04-00, моб.: 8 7710139564  
моб.: 8 7710139563

РЕКЛАМА И ПОЛИГРАФИЯ

**nouvelle**

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

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

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ШЕВРОНОВ

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

www.nouvelle.kz



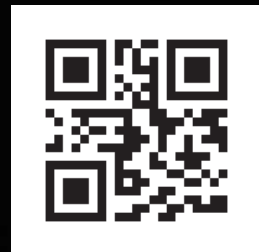
# Заставляет сердце биться быстрее

Серия масел MOTUL 8100 — адреналин для Вашего двигателя



Моторные масла MOTUL 8100 X-Cess 5W-40, MOTUL 8100 X-Clean 5W-40, MOTUL 8100 X-Max 0W-40. Эти масла роднит не только производитель MOTUL и класс вязкости SAE 40. «X» в названии каждого из них означает экстремальную защиту двигателя при самых тяжелых условиях. Но каждое масло имеет свои уникальные особенности, учитывая которые можно добиться максимума.  
**MOTUL 8100 X-Cess 5W-40** для максимальной защиты от окисления.  
**MOTUL 8100 X-Clean 5W-40** для максимальной защиты нейтрализатора.  
**MOTUL 8100 X-Max 0W-40** для максимальной защиты от холода и жары.

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В КАЗАХСТАНЕ ТОО "DAV"

Республика Казахстан, г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: 294-28-65, 294-23-80, e-mail: [info@dav.kz](mailto:info@dav.kz) [www.dav.kz](http://www.dav.kz)



# Несколько слов об аптечках

фото: илльина/прессфотобюро



В Казахстане вступили в силу новые требования к содержанию автомобильной аптечки. Часть лекарственных средств по новым правилам исключена из списка ввиду недопустимости их хранения при высоких температурах, часть добавлена. В основном аптечка пополнилась перевязочными материалами.

Как и ранее, автомобильную аптечку нового образца можно приобрести в готовом виде, а можно самим доукомплектовать старую. Следите при этом за сроком годности ее содержимого и приложите новый перечень лекарственных средств. Кроме того, в аптечке должна присутствовать краткая аннотация к лекарственным препаратам (описание действия и другие необходимые пояснения).

Мы публикуем выдержку из приказа Министра здравоохранения Республики Казахстан от 2 июля 2014 года № 368 «Об утверждении перечня лекарственных средств и изделий медицинского назначения автомобильных аптечек первой медицинской помощи». Вырежьте и вложите текст в аптечку, если вы решили доукомплектовать ее самостоятельно.

## Перечень лекарственных средств и изделий медицинского назначения автомобильных аптечек первой медицинской помощи

№ п/п	Наименование (МНН)	Единица измерения	Количество
Лекарственные средства и изделия медицинского назначения применяемые при травмах (кровотечения, ушибы, переломы, вывихи, ожоги), ранениях			
1.	Водорода перекись, раствор 3%	флакон	1
2.	Бинт марлевый стерильный 5 м x 10 см	шт.	1
3.	Бинт марлевый нестерильный 5 м x 10 см	шт.	1
4.	Бинт марлевый нестерильный 7 м x 14 см	шт.	1
5.	Салфетки марлевые медицинские стерильные	шт.	1
6.	Пакет перевязочный стерильный	шт.	1
7.	Вата медицинская, гигроскопическая стерильная 50 г	шт.	1
8.	Жгут кровоостанавливающий	шт.	1
9.	Бактерицидный лейкопластырь	шт.	5
10.	Лейкопластырь медицинский	шт.	1
11.	Бинт эластичный трубчатый № 1, 3, 6	шт.	по 1
12.	Перчатки медицинские нестерильные	пара	1
13.	Ножницы тупоконечные	шт.	1

### Примечание:

### Рекомендации по применению автомобильных аптечек первой медицинской помощи:

Средства, входящие в состав автомобильной аптечки первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, рекомендуется применять следующим образом:

**а)** при оказании первой помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, все манипуляции выполнять в медицинских перчатках;

**б)** при артериальном кровотечении из крупной (магистральной) артерии прижать сосуд пальцами, в точках прижатия наложить жгут кровоостанавливающий выше места повреждения, с указанием в записке времени наложения жгута, наложить на рану давящую (тугую) повязку;

**в)** при наличии раны наложить давящую (тугую) повязку, используя стерильные салфетки и бинты или применяя пакет перевязочный стерильный.

При отсутствии кровотечения из раны и отсутствии возможности наложения давящей повязки, наложить на рану стерильную салфетку и закрепить ее лейкопластырем. При микротравмах использовать лейкопластырь бактерицидный.

Водорода перекись, раствор 3%

Перекись водорода применяют для механической очистки и остановки капиллярных кровотечений из поверхностных ран. Накладывается на рану стерильной марлевой салфеткой.

# Знакомьтесь – наш новый сайт!

## Казахстанские автомобильные новости

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

## Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах. Акциях дилеров.

## Свежие номера журнала

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

## Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

## Фотоархив и Видео архивы

Фотографии и видео с автомобильных мероприятий. Автошоу. Тюнинг-пати.

## Автокаталог

Информация о компаниях Казахстана и официальных дистрибьюторах,

**ЧИТАЙ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ**

**www.pitstop.kz**



## Импортируя, примите во внимание

Ввиду вступления в силу договора об ЕАЭС Ассоциация Казахстанского Автобизнеса (АКАБ) дала разъяснение по поводу импорта автомобилей на территорию РК из стран Таможенного союза.

Напомним, что в едином экономическом пространстве теперь действует единый технический регламент. Кроме того, упразднен НДС на ввозимый из стран ТС транспорт. Нестабильная экономическая ситуация в Российской Федерации и курсовая разница валют спровоцировали казахстанских покупателей приобретать автомобили за пределами Казахстана.

Отмена в Казахстане налога на добавленную стоимость с автомобилями, ввозимых из стран Таможенного союза, распространяется только на физические лица, завозящие машины для личного пользования (не в целях

предпринимательской деятельности) без права перепродажи в определенные законодательством сроки. При этом бытует заблуждение, что на новые и подержанные автомобили, ввозимые из России и Беларуси, обязательная сертификация теперь не нужна.

Юридическим и физическим лицами при ввозе на территорию Казахстана новых автомобилей необходимо получение одобрения типа автотранспортного средства Таможенного союза, которое подтверждает соответствие автомобиля всем установленным стандартам по качеству и безопасности на территории ТС.

Юридическим и физическим лицам, импортирующим б/у автомобили, необходимо будет получить подтверждение на соответствие нормам безопасности.

Отметим, что автотранспортные средства, стоящие ранее на учете в государствах Таможенного союза (РФ и РБ), при ввозе в РК не могут считаться автомобилями, соответствующими требованиям Технического регламента Таможенного союза (018/2011). Это связано с тем, что до момента вступления в силу данного регламента, то есть до 1 января 2015 года, эти автомобили проходили оценку соответствия требованиям безопасности и качества той страны, где эксплуатировались. При ввозе в РК автомобили, произведенные до 1 января 2015 года, будут получать подтверждение на соответствие нормам безопасности заново.

По материалам "АКАБ"

### Aleks studio



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

+7 701 317 80 60, E-mail: Aleks\_studio@mail.ru

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

## Вечеринка в стиле Nismo



В канун Нового года официальный представитель торговой марки Nissan в Казахстане – компания «Автомир Мотор Каз» – в одном из клубов южной столицы провела весьма необычную вечеринку в стиле Nismo, на которой собрал казахстанских журналистов. Напомним, Nismo – это спортивное и тюнинговое подразделение марки Nissan.

Формат мероприятия был интересным. Журналисты смогли познакомиться с умением танцевать на компьютерном симуляторе, поучаствовать в виртуальных заездах на автомобилях Nissan, приятно провести время в общении.

Нашлось место и для официальной части – поддерживающие бренд Nissan

в Казахстане журналисты были отмечены специальными грамотами. Досталась такая награда и нашему журналу.

Nissan, по нашему мнению, является в Казахстане самым активным брендом, и во многом это заслуга официального дистрибьютора марки – компании «Автомир Мотор Каз». Полный модельный ряд в пресс-парке и информационная доступность позволяют журналистам создавать интересные материалы о моделях Nissan, независимо от предлагаемых автомобилей. В таких условиях «поддерживать» марку легко и приятно.

Пожелаем удачи бренду Nissan в Казахстане!

## АВТОМАЛЯР



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

МОТИР, FENICE Care System, Cortmax, 3M, Старт, НЕБАКЕ, GTS

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

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

www.avtomalyar.kz







## Бесконечность

Состоявшаяся пресс-конференция дала официальный старт продажам автомобилей Infiniti. А это значит, что весь представленный дистрибьютором в Казахстане модельный ряд прошел необходимую подготовку и сертификацию. Отныне каждый владелец автомобиля Infiniti может обращаться к официальному дистрибьютору за технической поддержкой, а владельцы автомобилей, которым не больше 3 лет, — за гарантийным обслуживанием. Правда, если автомобиль был приобретен за пределами РК, владельцу для гарантийного ремонта необходимо будет представить сервисную книжку, то есть доказать, что все предусмотренное техрегламентом сервисное обслуживание он осуществлял в установленные сроки.

Новый шоурум Infiniti открылся на базе дилерского центра компании «Автомир», расположенного по улице Халиуллина 66/1. Это временное решение. Капитальный автосалон компания планирует построить чуть позже и в соответствии с корпоративными требованиями бренда: современным шоурумом, сервисной зоной и складскими помещениями. На базе временного автосалона дилер намерен осуществлять продажи автомобилей и оказывать весь спектр сервисных работ, для чего в новом автоцентре организован постоянный склад запчастей и сервисная зона на 6 постов.

При формировании ассортимента склада запчастей специалисты опирались не только на представленный модельный ряд новых автомобилей Infiniti. Дилер планирует обеспечить запчастями и сервисом те модели Infiniti, которые считаются традиционно популярными в нашей стране — со сроком эксплуатации до 7 лет. Запчасти при этом будут доставляться в Казахстан по двум каналам: из Российской Федерации и

**Марку Infiniti представили в Казахстане. По этому поводу ее официальным дистрибьютором в РК — компанией «Автомир» — была организована пресс-конференция, на которой журналистам рассказали о ближайших перспективах развития премиального бренда в нашей стране.**

напрямую из Европы. Такая схема позволит при отсутствии запчастей на складе получить их в течение 10 дней. Впрочем, как утверждают представители нового автоцентра, наиболее востребованные запчасти («кузовщина», оптика и стекла) будут всегда доступны в полном объеме.

Поделились официальными лицами марки Infiniti и своими глобальными планами. В ближайшем будущем компания планирует отвоевать у немецких автопроизводителей часть рынка стран Евроазиатского союза, увеличив свое присутствие в сегментах до 60%. При этом семья Infiniti пополнится абсолютно новыми современными моделями, которые будут доступны наравне со всеми программами поддержки покупателей и в Казахстане.

Управляющий директор Infiniti в Восточной Европе — Ольга Филиппова, присутствовавшая на пресс-конференции

компании «Автомир», отвечая на вопросы журналистов относительно перспектив развития бренда в нашей стране, отметила, что залогом успеха Infiniti во всем мире является сочетание качества автомобилей и их премиального обслуживания. Под словом премиальное, представители бренда подразумевают как современный и доступный технический сервис, так и фирменные программы поддержки клиентов от помощи на дорогах до спутникового мониторинга и, конечно же, гарантийные обязательства на срок 3 года или 100 тыс. километров пробега.

Что же касается цен, то они будут нивелироваться относительно цен российских. При этом на сегодняшний день стоимость автомобилей, представленных в Казахстане, и сервисного обслуживания остается «плавающей» и будет зависеть от текущего курса валюты.





MERCEDES-BENZ

# GLE COUPE

## ЖЕЛАЕМОЕ ЗА ДЕЙСТВИТЕ

Родила царица в ночь не то сына, не то дочь... Эти строки из хорошо известной всем сказки как нельзя лучше подходят для описания того, что явили миру творцы Mercedes-Benz под конец 2014 года. На первый взгляд, модель GLE (как бы это помягче) очень похожа на BMW X6, но это еще полбеды. По форм-фактору – это типичный SUV, однако герры и фрау из Штутгарта по каким-то неведомым остальному люду причинам считают, что GLE – купе. Купе? Seriously? А может, мир сошел с ума, а мы с вами не заметили? Ну да ладно, отодвинем в сторону недоумение и попробуем рассмотреть «дивного зверька» без привязки к типу кузова.





ЛЬНОЕ



Хотя нет, без привязки все же не получится, как минимум в разговоре о дизайне. Купеобразные черты у GLE действительно есть, если смотреть на него в профиль. Вырастают они, естественно, в ниспадающей к корме линии крыши. Учитывая популярность BMW X6, такие формы нравятся определенной категории автомобилистов, а значит, имеют право на жизнь, даже если с точки зрения пропорций выглядит все это несколько странно. А уж как «полюбят» эту крышу пассажиры второго ряда! Особенно в комплектациях с панорамным верхом. Хотя тут немцы перестраховались, установив задний диван пониже. Если вы не Майкл Джордан, возможно, потолок в темечко давить не будет. А если вообще представить, что задних пассажиров в Mercedes-Benz GLE

нет, то владелец этого автомобиля сможет сложить диван и получить неслабые 1650 л объема багажника. О литраже трюма в пятиместной конфигурации салона немцы пока скромно помалкивают, зато не упускают возможности заявить, что 1650 л – это рекорд для автомобилей в кузове купе.

Но вот в чем дизайнеров Mercedes-Benz упрекнуть нельзя, так это в прекрасном чувстве стиля при оформлении кормы и лицевой части GLE. А если посмотреть на версию от AMG с ее обвесами, иными бамперами, колесными дисками диаметром до 22 дюймов и прочими атрибутами, то «лучший SUV среди купе или лучшее купе среди SUV» покажется весьма серьезным и грозным автомобилем, способным удивить и доставить настоящее драйверское удовольствие. Что, в общем, не удивительно,







учитывая его техническую начинку.

Самым маломощным, если можно так выразиться, двигателем, устанавливаемым под капот GLE, стал 3-литровый турбодизельный V6 с 258 «лошадками» и 620 Нм крутящего момента, доступными уже при 1600 об/мин. Далее следует 3-литровый, но уже бензиновый V6 с двумя турбинами, 333 л. с. мощности и 480 Нм. А самая бодрящая модификация – GLE 450 AMG 4MATIC – выдает 367 «лошадок» и 520 Нм крутящего момента в диапазоне от 1400 до 4000 об/мин. К сожалению, динамические характеристики купе-кроссовера пока не разглашаются, но смеем предположить, что AMG-версия с легкостью наберет первую «сотню» за считанные секунды.

Механические коробки передач новичку не положены вовсе. Зачем они, если с поставленными перед автомобилем задачами великолепно справляется 9-ступенчатый «автомат» 9G-Tronic, шустрый и экономичный. К тому же, у GLE есть система Dynamic Select, с помощью которой

можно почти кардинально менять характер машины: от максимально комфортного, до предельно спортивного. Причем смена режимов влияет на множество параметров: настройки двигателя и трансмиссии, опциональной пневмоподвески (стандартно устанавливается стальная пружинная подвеска с амплитудозависимой системой амортизации), усилителя руля и даже такие субъективные для восприятия вещи, как тембр двигателя и графика на панели приборов. В последнем случае при выборе комфортного режима водитель не увидит никаких резких колебаний стрелок и лишней информации, но стоит переключиться в режим «Спорт+», как появятся данные о боковых и фронтальных перегрузках, угле поворота ведущих колес и так далее. Подсветка и отклики приборов, соответственно, станут намного более агрессивными.

Конечно же, GLE не стал бы чистокровным «мерсом», если бы в его арсенале не было множества вспомогательных систем и полного привода 4Matic. Модификации GLE 350 d



# MERCEDES-BENZ GLE COUPE



и GLE 400 имеют равномерное распределение крутящего момента между передней и задней осями — 50:50, тогда как в GLE 450 AMG тяга смещена в сторону задней оси в соотношении 40:60.

Словом, за рулем Mercedes-Benz GLE вполне можно «зажигать» на зависть соседям по потоку. И чувствовать себя при этом VIP-персоной, поскольку интерьер купе-кроссовера по-мерседесовски добротен, богат и комфортен, да еще и предусматривает массу возможностей по индивидуализации. Перечислять все не имеет смысла. Отметим лишь, что цветовые предложения для отделки варьируются от спокойных однотонных до вызывающих комбинаций, а материалы — от простых и привычных до элитной кожи, микрофибры, карбона, алюминия, дерева, покрытого королевским лаком и так далее.

Безупречный мог бы получиться автомобиль, если бы не откровенно спорный профиль и слишком уж навязчивое желание немцев

внушить нам, что GLE — это таки купе. Нет, не купе, какой бы ни была линия крыши. Это кроссовер (или внедорожник), и, вполне возможно, в будущем он заслуженно станет не менее успешным, чем баварский X6. Именно к этому, вероятно, стремятся в Mercedes-Benz.

Кстати, в том, что GLE относится к SUV-сегменту, немцы все-таки признались. Дело в том, что с премьерой этой модели Mercedes-Benz начинает реорганизацию системы наименований своих внедорожников. Строится она вокруг пяти основных модельных рядов — A, B, C, E и S. В названии каждого внедорожника будет присутствовать сочетание букв GL (G — в знак уважения к легендарному G-Klasse, а L — для связки и легкости произношения). GLA и GLE Coupe уже есть, «Гелик» останется G, а вот GLK переименуют в GLC, GL станет GLS, а M-Klasse разделит славу и имя с GLE, но без приставки Coupe. Такой вот маркетинг. Не запутаться бы... ■

Сделано в ИТАЛИИ

АВТОМОБИЛЬНАЯ  
КОСМЕТИКА



## MA-FRA «TERGY WINTER» КРИСТАЛЬНО ЧИСТО!

Вот и пришла настоящая зима. В северной части страны лютуют заморозки, а в южной столице снегопады периодически сменяются оттепелями. В условиях постоянного перепада температур на наших дорогах зимой практически не бывает снега, а вот грязи, перемешанной с отработанным маслом, топливом, и шуги, сдобренной песком и мусором, вполне достаточно. Смыть такие «ингредиенты» с лобового стекла автомобиля иногда совсем непросто.

На нашем рынке представлено огромное количество моющих составов, но большая их часть производится на одних и тех же азиатских заводах, меняются только бренды. Некоторые «производители», вообще не стесняясь, разбавляют концентраты и разливают их по канистрам прямо в местах продажи, иногда даже не успевая вовремя налепить криво напечатанную наклейку. От применения такой «омывайки» стекла, может, и станут чище, а вот здоровья владельцу авто явно не прибавится. Дело в том, что все автомобили, какими бы современными климатическими установками они не комплектовались, берут воздух для обдува салона спереди, снаружи, а значит, все ингредиенты «омывайки», нагреваясь печкой и распадаясь на составляющие, затягиваются в салон и вдыхаются его пассажирами.

В большинстве случаев использование некачественной омывающей жидкости приводит к самому настоящему отравлению, и тут уж, как говорится, все зависит от крепости здоровья, и не всем удается отделаться только головной болью, зачастую некачественная «омывайка» вызывает аллергические реакции, а при регулярном ее использовании — заболевания дыхательных путей и отеки. Именно поэтому вокруг этой темы возникает большое количество споров и разногласий. Одни говорят, что главное — приятный запах, другие советуют больше обращать внимание на состав, третьи предлагают покупать «омывайку» только от известных производителей. Позволим себе, согласившись с этими утверждениями в общем, от себя добавить, что за приятным запахом могут скрываться губительные для здоровья компоненты, а за красиво напечатанным текстом — просто вымысел маркетологов. Что же делать? Наш совет: доверять только проверенным временем продуктам, выпускаемым известными компаниями.

К примеру, известный во всем мире итальянский автокосметический концерн MA-FRA выпускает целую линию «омывайки», которая по результатам всевозможных европейских потребительских тестов уже несколько лет держит пальму первенства сразу по многим показателям. Во-первых, в ее составе нет опасных для здоровья компонентов, нет метанола. Во-вторых, в состав моющей жидкости включены активные вещества, начисто отмывающие окна минимальным количеством жидкости и не оставляющие разводов. В-третьих, напечатанная на обороте канистры информация — это не рекламный трюк, «омывайка» действительно не замерзает до указанного температурного порога. Не следует игнорировать и другие приятные мелочи: низкое пенообразование, способность растворять грязь и промывать патрубки системы, бережное отношение к резиновым уплотнителям, лакокрасочному покрытию, пластику. Да, еще к этому списку необходимо добавить прочный материал удобной канистры, углубление для заливного переходника, который имеет свойство все время теряться в багажнике, и ромашковый, быстро выветриваемый запах.

В нынешнем сезоне ассортимент «омываек» пополнил продукт «TERGY WINTER». Эта жидкость не кристаллизуется до  $-20^{\circ}$  и имеет приятный, легко выветриваемый аромат. «Омывайка» поставляется в удобной 5-литровой канистре. ■



ГРУППА КОМПАНИЙ  
**DAV**  
www.dav.kz

Официальный дистрибьютор компании  
MA-FRA в РК - компания DAV

г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел./факс: 294-28-65,  
294-23-80, e-mail: info@dav.kz [www.mafra.kz](http://www.mafra.kz)



**С 7 января 2015 года  
в Казахстане вступили  
в силу новые Правила  
дорожного движения**



# МЫ БУДЕМ ЖИТЬ ТЕПЕРЬ ПО

Накануне принятия поправок в дорожное законодательство в автомобильной среде горячо обсуждались инициативы законодателей, предлагающих запретить парковку там, где не установлены специальные разрешительные знаки. Как мы все хорошо знаем, подобных знаков вдоль обочин городских дорог установлено немного, и принятие такой нормы фактически создало бы коллапс и способствовало бы росту коррупции в рядах полицейских. Поэтому данную норму из новых правил исключили. Но к вопросу, безусловно, вернуться через какое-то время, когда на дорогах в разрешенных для парковки местах появятся надлежащие знаки или соответствующая разметка.

Еще о парковках. В новых правилах теперь четко прописаны права автовладельцев-инвалидов и владельцев автомобилей, обслуживающих инвалидов. Теперь для них предусматривается возможность останавливаться и парковаться даже в тех местах, где установлены запрещающие знаки. При этом автомобиль не должен загромождать проезжую часть,

**С 7 января 2015 года в Казахстане вступили в силу новые Правила дорожного движения (ПДД). Мы не могли обойти стороной столь важную для автолюбителей тему, и хотим рассказать о наиболее значимых изменениях.**

затруднять движение пешеходам или создавать аварийную ситуацию. Автовладельцу-инвалиду предписано при себе иметь удостоверение инвалида, а на автомобиль наклеить соответствующий знак «За рулем инвалид».

Нововведения в ПДД коснулись и доверенности на право управления транспортным средством (ТС). Напомним, ранее основанием для управления были либо право собственности, либо выписанная нотариусом или от руки доверенность, которая подлежала обязательной регистрации в УДП, либо личное присутствие хозяина транспортного средства в салоне автомобиля. Причем в последнем случае за страховой компанией сохранялось право отказать в выплате при ДТП, если данные севшего за руль водителя не были вписаны

в страховой полис. По новым правилам, если водитель, севший за руль, вписан в страховой полис, он может управлять автомобилем без доверенности и при отсутствии собственника автомобиля (при наличии техпаспорта).

Еще одно серьезное нововведение касается использования внешних световых приборов. Теперь водители обязаны и в дневное время включать ближний свет фар или дневные ходовые огни. Такое требование, к слову, давно является нормой в развитых странах и, по мнению автоэкспертов, серьезно повышает безопасность на дорогах.

Уделили разработчики новых правил большое внимание безопасности маленьких пассажиров. Теперь ребенка до 12 лет следует усаживать в детское кресло или





## О-НОВОМУ!

люльку или пристегивать специальными «детскими» ремнями. Наравне с этим допускается использование специальных удерживающих средств (экраны, бустеры и т.д.).

По нашему мнению, норма эта своевременная, и о детской безопасности стоило позаботиться давно по примеру европейских стран или нашего ближайшего соседа – России. Другой вопрос – качество продаваемых у нас детских кресел, которое зачастую оставляет желать лучшего. Не рекомендуем покупать кресла неизвестных производителей и в случайных местах торговли. Приобретайте их в специализированных магазинах и непременно требуйте сертификат происхождения товара, а лучше – данные об испытаниях европейской комиссией. Как правило, известные европейские и американские бренды указывают такие данные на упаковках и бирках и выкладывают информацию на своих корпоративных сайтах.

В новых правилах более четко оговорена необходимость пристегивать пассажиров и водителя в салоне. Если салон транспортного

средства оборудован ремнями безопасности, то их следует использовать всем, включая пассажиров заднего ряда кресел.

Кроме всего прочего, в новой редакции ПДД регламентируется поведение водителя и пассажиров в момент остановки ТС по требованию полиции. Теперь как водителю, так и пассажирам запрещено покидать без предварительной просьбы полицейского салон автомобиля после остановки, а сотрудник полиции, остановивший автомобиль, обязан подойти к автомобилю и, представившись, назвать причину остановки. Как и ранее, причиной может быть нарушение водителем ПДД (в том числе, зафиксированное специальными приборами), отработка на предмет угона, проверка документов, опрос свидетелей, видимые неисправности автомобиля, превышение скорости, неадекватное поведение на дороге, исполнение предписаний уполномоченных органов на ограничение передвижения ТС. Также не стоит забывать, что правилами закреплены случаи, когда представители медицинских служб и правоохранительных структур имеют право остановить ваш автомобиль для использования в служебных целях.

Коснулись нововведения в ПДД и скоростного режима. Как и ранее, на

магистральных и дорогах с разделительной полосой, где установлены соответствующие знаки, максимальная скорость может составлять 110 км/ч. На всех остальных дорогах, за исключением населенных пунктов и мест действия, предписывающих или ограничивающих скоростной режим знаков, максимальная скорость снижена до 100 км/ч (ранее была 110 км/ч).

Новые правила затрагивают и «злую» для тюнеров тему – аэрографию. Теперь она окончательно попала под запрет и эта норма вписана в ПДД. Пока неясно, как это повлияет на рынок рекламы на транспорте и возможность юридическим лицам брендировать свои автомобили, но отныне ездить с аэрографией по дорогам общего пользования запрещено.

Есть в новых правилах и послабления. Так, при покупке нового автомобиля прохождение техосмотра в первые 4 года теперь не требуется.

В целом нововведения в правилах и законе о «Дорожном движении» своевременны и логичны, и следующим шагом властей при таком стремлении навести порядок на дорогах и повысить безопасность, мы надеемся, должна стать тотальная борьба с коррупцией.

Ждем.

## ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

**Виз**  
АВТОАТЕЛЬЕ



### ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

### ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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

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

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



# MERCEDES F 015



# РОСКОШЬ В ДВ

Нынешней зимой компания представила концептуальную разработку, демонстрирующую возможности инженеров Mercedes в области строения беспилотных автомобилей. Причем, помимо технической части, создатели уделили особое внимание дизайну, попытавшись представить, какими будут автомобили и общество в том будущем, в котором беспилотники станут нормой и заполняют городские дороги.

Прежде всего, коль речь идет о премиальном бренде, то и потенциальными покупателями подобных автомобилей в будущем станут очень важные персоны, для которых в приоритетах значатся свободное пространство и роскошь отделки салона. Все это концепт получил в полном объеме, благодаря своим солидным габаритам: длина – 5220 мм, ширина – 2018 мм и высота – 1524 мм.

Внешне автомобиль выглядит монолитно и

**Mercedes-Benz традиционно считается первопроходцем в серийном применении технических инноваций. Как правило, «серии» предшествует череда концептов, порой настолько нереальных, что даже отчаянному любителю фантастики верится в такое будущее с трудом.**

фантастично, ничем, кроме трехлучевой звезды на футуристичной фальшрадиаторной решетке, не демонстрируя своего «фамильного» происхождения. Боковые стекла затонированы под цвет кузова, и недостаток освещения компенсируется обширным лобовым остеклением и панорамной крышей.

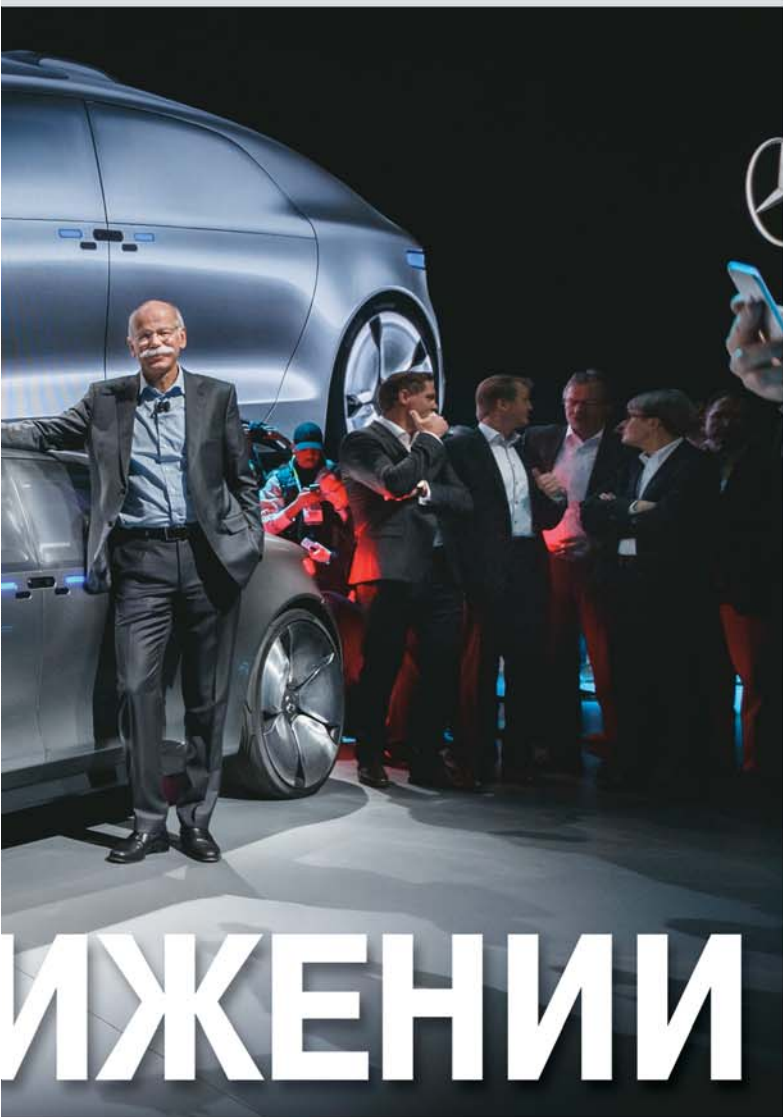
Для более удобной посадки в салон концепт получил распашные двери, которые и сегодня для элитных автомобилей считаются правилом хорошего тона. При открытии дверей кресла,

оснащенные сервоприводом, автоматически разворачиваются на 30% в сторону выхода, делая посадку/высадку более комфортной.

Отделка интерьера, кресла-ковши со световым обрамлением, освещение салона и панорамная крыша своими цветовыми и стилистическими решениями серьезно напоминают кабину межзвездного аппарата из какого-нибудь фантастического рассказа. Усиливает это ощущение возможность, предоставленная водителю беспилотным модулем, благодаря которому можно







# ИЖЕНИИ

полностью отвлечься от дороги и, развернув свое кресло лицом к пассажирам, беседуя с ними, скоротать время в пути. Только одного штутгартские фантазеры не учли: водителей в богемную компанию, как правило, не приглашают, а, наоборот, изолируют за звуко-непроницаемыми перегородками. Впрочем, возможно, фантазия увела их далеко от суровых реалий современного общества и в выдуманном будущем покупатели премиальных автомобилей станут управлять ими самостоятельно.

Подсветка футуристичного салона и приборной панели может настраиваться индивидуально, и пользователь получает возможность самостоятельно создавать различные формы освещения, менять их цвет и интенсивность. Кроме этого, внутри на боковых плоскостях и приборной панели установлено шесть сенсорных мониторов высокого разрешения, через которые пассажиры

взаимодействуют с внешним миром и автомобилем. Во время движения на них может выводиться картинка с внешних камер с пояснениями геолокации, могут также проигрываться видеоролики или отображаться настройки автомобиля. Кстати, с помощью различных датчиков компьютер реагирует на жесты и для удобного взаимодействия активирует ближайший к пассажиру монитор.

Напомним, речь идет о концептуальной разработке и вряд ли что-то из представленного стоит ждать в ближайшие 10 лет в серийном производстве. По этой же причине разработчики не разглашают технические подробности привода и силовой установки, напротив, акцентируя внимание на их незначительности. Ведь главное в представленном концепте — это идея взаимодействия пассажиров, автомобиля и окружающего мира. ■

ХРОНОТР-АРХ

## ЯНВАРЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ



### 110 лет назад



3 января 1905 года родился Данте Джакоза — выдающийся итальянский конструктор, на протяжении двадцати лет возглавлявший инженерный департамент концерна Fiat. Джакоза достиг подлинного мастерства в разработке компактных и субкомпактных моделей. Первым в линейке его шедевров стал крохотный 500 Torolipo классической компоновки (1936 год). В 50-е он руководил созданием ставших культовыми моделей с задним расположением двигателя: 600 (прообраз «Запорожца») и Nuova 500. А в 60-е Джакоза стал автором такой разновидности переднеприводной компоновки, при которой расположенные поперечно мотор и КПП лежат на одной оси. Конструктор отдавал себе отчет, что неравная длина приводных валов лишает машину стабильности при резком изменении скорости, и для компенсации такого эффекта предложил делать меньший из валов полым, выравнивая тем самым их жесткость. Пробным шаром стала в 1964 году Autobianchi Primula, а когда «детские болезни» соосной переднеприводной компоновки в основном устранили, решение было адаптировано и для автомобиля под главной маркой концерна — Fiat 128. Нам же больше известна машина, которую сам Джакоза считал неудачной: консервативный семейный седан Fiat 124 стал основой для ВАЗ-2101. В 1970 году Данте Джакоза официально вышел на пенсию, но до конца жизни охотно консультировал своих преемников.

### 70 лет назад

16 января 1945 года постановление о национализации компании Renault. Это была карательная мера в отношении Луи Рено, который в годы оккупации сохранил производство грузовиков. Социалистический крен новых французских властей привел к пересмотру модельной политики Renault: марка перенесла акцент на выпуск дешевых малолитражек и коммерческого транспорта.

Государственная поддержка помогла Renault чувствовать уверенность даже в сложный период 70-х годов, когда ряд неудач фактически сошел компании с рук. Вместе с тем к началу 80-х неэффективность управления и плохой контроль издержек, свойственные госпредприятиям, стали слишком очевидными факторами, чтобы продолжать их игнорировать. Был взят курс на повышение эффективности, и, хотя принятые жесткие меры имели успех, к чести французского правительства, дело довели до конца — в 1996 году Renault снова стала частной компанией.





# ТОУОТА САМРУ

Изменений в Самру не так много, как могло быть, но все они, хочется верить, пошли автомобилю на пользу. Он совершенно точно не утратит своей популярности, а может, приобретет еще и новых поклонников.



Toyota Camry – странный автомобиль. С одной стороны, его любят, о чем красноречиво говорит статистика продаж, с другой – ругают на чем свет стоит. Ругают за дизайн, за качество материалов отделки и сборки, за особенности настройки ходовой части. Но и хвалят его ровно за то же. И кто прав в этой истории, ответа нет. Причем японцев, кажется, это не волнует. Они делают Camry такой, какой видят ее сами, и именно такой она разлетается, как горячие пирожки. Вот и сейчас Toyota испекла свежую порцию обновок для Camry. Что ж, давайте их изучать.





# CAMRY

ШОУРУМ

Текст: Артем Киселев  
Фотомаериал: Toyota

## встречайте на дорогах страны!



Первое и главное, что бросается в глаза, — это, конечно же, лицевая часть Camry. Ее перекроили полностью. И бампер, и решетка радиатора, и оптика — все здесь новое. Не менее спорное, чем прежде, но новое, слегка напоминающее престижное «лицо» модели Avalon. При этом за счет нового переднего бампера длина автомобиля увеличилась на 25 мм — до 4850 мм.

А что же в салоне? Чуть иные материалы отделки, оттенки вставок из дерева и меньшее количество посеребренного пластика. И это верное решение, поскольку, будем откровенны, посеребренный пластик, каким бы он ни был, выглядит не слишком дорого, а цвет дерева прежде был ну слишком уж кричащим. Теперь все куда более солидно. И рулевое колесо стало выглядеть лучше (три спицы вместо четырех), и блок климатической установки теперь управляется исключительно кнопками, и мультимедийная система с 4,2-дюймовым сенсорным экраном подверглась

модернизации. А вот приборный щиток, на субъективный взгляд автора этих строк, не стоило трогать. Ярко-синяя подсветка с мелкой насечкой не лучшее решение. Зато достаточно большой экран бортового компьютера щеголяет большим количеством информации и симпатичной графикой. Но тут можно пожаловаться на мелкие цифры и иконки, отчего не всегда удается считать информацию беглым взглядом, а приходится присматриваться, отвлекаясь от дороги.

В чем Camry ничего не потеряла, а только приобрела, так это в уровне оснащения. У седана появилась подсветка пространства для ног водителя и пассажиров, обогрев лобового стекла, подогрев заднего дивана, системы мониторинга слепых зон, переключения света с ближнего на дальний и обратно, а также возможность беспроводной зарядки смартфона.

Поработали в процессе рестайлинга японского бестселлера не только дизайнеры, но и инженеры. Первым делом они потрудились над кузовом и шумоизоляцией: моторный щит из высокопрочных сплавов стал трехслойным, крепления стоек и рулевой колонки были усилены, поперечный усилитель крыши стал жестче,





# ТОУОТА С



Рулевое колесо стало выглядеть лучше - три спицы вместо четырех.



Цена на рестайлинговую версию осталась (плюс/минус) прежней: от 30800 долларов за базовую комплектацию, топовая же потянет на 43800 долларов.

а в задней части пола теперь менее высокий тоннель под выхлопную систему.

Схематика подвесок, чего и следовало ожидать, не изменилась, тогда как амортизаторы стали мягче, а на смену гидроусилителю руля пришел электромеханический редуктор, расположенный на рулевом валу. По идее, все это должно сделать Camry более комфортным автомобилем. Хотя куда уж комфортней? Он и без того плывет на скорости, раскачиваясь аки корабль, да так, что порой и укачать может. Впрочем, именно за это, как ни странно, многие его и любят.

Но вернемся к «железу». Главной технической новинкой рестайлинговой Toyota Camry стал дебют 2-литрового бензинового двигателя, выдающего 150 л. с. мощности

и 199 Нм крутящего момента. В отличие от предшествовавшего мотора с аналогичным рабочим объемом, этот оснащен комбинированным впрыском топлива и механизмом регулировки фаз газораспределения, с помощью которого двигатель способен работать как по циклу Отто, так и по циклу Аткинсона. Кроме того, агрегат работает в паре не с 4-ступенчатым, а с 6-ступенчатым «автоматом» и разгоняет автомобиль с места до 100 км/ч за 10,4 секунды, потребляя 7,2 л бензина на 100 км пути в смешанном цикле.

Увы и ах, но этого мотора нам не видать. Под капотом Camry в Казахстане, как и прежде, будет работать 2,5-литровая «четверка» со 181 л. с. мощности (231 Нм), а также 3,5-литровый V6, выдающий 249



# SAMRY



«лошадок» (346 Нм). Оба работают в паре с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач Aisin. И, что удивительно, невзирая на небольшую прибавку в весе, динамические характеристики седана ничуть не пострадали (9 и 7,1 секунды – в пользу более мощного, конечно же). А что касается расхода топлива, то Camry с 2,5-литровым двигателем потребляет в городском цикле 7,8 л бензина на каждые 100 км, а с 3,5-литровым – 9,3 л.

Кстати, рестайлинговая Camry впервые оснащается самоблокирующимся передним дифференциалом с преднатягом. При условии небольшой разницы в угловых скоростях вращения приводов колес специальная конструкция увеличивает силу трения узлов

дифференциала, создавая эффект его блокирования и улучшая тяговые характеристики автомобиля на скользких или нестабильных покрытиях, а также во время разгона и прохождения поворотов. При средней и высокой нагрузке механизм работает так же, как обычный открытый дифференциал.

Конечно, изменений в Camry не так много, как могло быть, но все они, хочется верить, пошли автомобилю на пользу. Он совершенно точно не утратит своей популярности, а может, приобретет еще и новых поклонников. Тем более что цена на рестайлинговую версию осталась (плюс/минус) прежней: от 30800 долларов за базовую комплектацию, топовая же потянет на 43800 долларов.

Иными словами, встречайте на дорогах страны!

ХРОНОТР-АФ

## ЯНВАРЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

### 50 лет назад

5 января 1965 года состоялась премьера Renault 16. Этот довольно крупный семейный автомобиль имел большое значение не только для разработавшей его компании, но и для развития отрасли в целом. Кузов 16-й модели, двухобъемный, но «не дотягивающий» по длине заднего свеса до универсала, многие считают первым хэтчбеком. Также новая модель Renault была в числе пионеров по применению переднеприводной компоновки в среднем классе, пусть двигатель при этом и располагался продольно. Еще одной интересной особенностью Renault 16 стала конструкция задней подвески: торсионы расположили последовательно, так, что колесная база слева оказалась на 7 см короче. На управляемости это значительно не сказалось, но позволило увеличить ход подвески, что было очень важно для плохих дорог французской глубинки. Инновационную Renault 16 международное жюри признало автомобилем года, а



чиновники советского Минавтопрома рассматривали ее как кандидата на роль ВАЗ-2101. Но с этим «не срослось». Выпуск автомобиля продолжался до 1980 года, причем последние пять лет параллельно с моделью-преемником Renault 20. Всего собрали свыше 1,8 млн экземпляров.

### 40 лет назад



15 января 1975 года в США был представлен британский автомобиль Triumph TR7. Выбор места дебюта объяснялся тем, что Америка была основным рынком для легких спортивных авто. На родине дилеры получили машину только через полтора года. Как и прочие работы дизайнера Харриса Манна, модель TR7 отличал клиновидный нос и короткая ступенчатая «корма». Необычная внешность стала поводом для критики со стороны специалистов, а покупатели больше роптали из-за мотора: знакомая 2,5-литровая «шестерка» не удовлетворяла новым экологическим нормам, и ее сменил рядный 4-цилиндровый агрегат объемом 2 л. Развитие модели затрудняли постоянные стачки на заводах корпорации British Leyland (владевшей маркой Triumph) и неоднократные переброски сборочной линии с одной фабрики на другую. Пусть и с большим опозданием, компанию базовой модели составили кабриолет и вариант TR8, оснащенный знаменитым 3,5-литровым V8 производства Rover (другой марки в составе BL). В Европе продажи падали, так как легкие спорткары британского типа вытеснялись «горячими хэтчбеками», но в США спрос оставался стабильным. Добил «Триумф» значительный рост курса фунта относительно доллара, случившийся на рубеже десятилетий. Автомобиль стал убыточным, и в 1981-м производство свернули. Несмотря на все сложности, «семерка» оказалась самым массовым поколением в истории TR: вместе с TR8 было собрано около 143 тысяч машин.



Футуристичный, агрессивный дизайн, соответствующий активному городскому образу жизни



ШОУРУМ

Текст: Артем Киселев  
Фотоматериал: Lexus

Компания Lexus делает значительный шаг вперед к расширению аудитории своих поклонников. Если раньше автомобили этого люксового бренда создавались исключительно для США и лишь потом адаптировались для других рынков, то с дебютом модели NX ситуация изменилась. Во-первых, у Lexus появился первый компактный кроссовер. А во-вторых, он изначально куда больше «заточен» под потребности европейских покупателей. И не только.



Первые наметки будущей серийной модели широкая европейская общественность смогла увидеть еще осенью 2013 года, когда во Франкфурте показали концепт Lexus LF-NX, сотканный из таких острых форм, что, казалось, ими можно порезаться. Конвейерный вариант NX, конечно, вышел не таким радикальным, но дизайнеры японской компании, надо отдать им должное, постарались на славу, чтобы их первый компактный кроссовер выглядел по-настоящему оригинально и самобытно. Острота в формах сохранилась. А светодиодная головная оптика выглядит и вовсе завораживающе.

Если заглянуть в салон, ощущение новизны и оригинальности несколько притупится. Многие из того, чем богат интерьер NX, реализовано и в других моделях Lexus. Особенно ярко обозначатся параллели с IS. Но было бы несправедливо говорить, что это портит компактный кроссовер. Нисколько. Тем более что японцы пересмотрели свои взгляды на некоторые вещи, подходя к ним с точки зрения эргономики: что-то перенесли, что-то модернизировали, от чего-то и вовсе отказались.

И, кстати, не обращайтесь особого внимания на то, что у NX покатая крыша.

Этот факт ничуть не ущемляет задних пассажиров. В потолок на втором ряду сидений не упрутся даже рослые люди. Все благодаря правильной установке дивана и достаточно большому диапазону регулировки спинки. В результате каждый, кто окажется в салоне NX, будет чувствовать себя уютно и дорого — не в последнюю очередь благодаря материалам отделки и уровню оснащения. И если к первому все же есть кое-какие претензии (особенно к пластику), то ко второму — ноль.

В зависимости от версии автомобиль может быть укомплектован беспроводным зарядным устройством для мобильных



Первая модель Lexus в растущем сегменте премиальных компактных кроссоверов

# LEXUS NX

## ПЕРВЫЙ КОМПАКТНЫЙ



девайсов, проекционным дисплеем, камерами кругового обзора, системами мониторинга «мертвых» зон и помощи при выезде с парковки задним ходом. И это, поверьте, лишь крошечная часть списка опций, в котором, само собой, присутствует и полный набор систем безопасности.

Легко было бы предположить, что у Lexus NX много общего с Toyota RAV4. По крайней мере с технической точки зрения, поскольку построены обе модели на общей платформе. Однако японцы уверяют, что это не совсем так. На NX, например, установлены оригинальные элементы подвески, пересмотрена ее геометрия, иначе настроено рулевое управление, а в





Первая модель Lexus в растущем сегменте премиальных компактных кроссоверов

# LEXUS NX



Каждый, кто окажется в салоне NX, будет чувствовать себя уютно и дорого — не в последнюю очередь благодаря материалам отделки и уровню оснащения.



Усиленной конструкции кузова использовано больше высокопрочных сталей, капот изготовлен из алюминия, благодаря чему кузов получился легче и жестче на кручение. Дополнительную жесткость, к слову, японцам удалось получить за счет использования большего количества ребер и распорок, оптимизации применения точечной сварки, а также применения особого метода склейки кузовных панелей.

А что касается подвесок, то схематика их у NX такая же, как у RAV4 (McPherson —спереди, многорычажка — сзади), но, как мы уже отмечали, геометрия и настройки у люксового кроссовера иные. К тому же, в отличие от RAV4, в версии F Sport для NX доступны адаптивные амортизаторы нового поколения — с большей градацией по уровню демпфирования и существенно меньшей скоростью срабатывания. В результате Lexus NX намного более стабилен, послушен и комфортен, чем RAV4.

В Казахстане Lexus NX предлагается в двух версиях. Первая и, вероятно, наиболее популярная, гибридная 300h. Ее силовая установка состоит из 2,5-литрового бензинового двигателя, работающего по циклу Аткинсона, генератора, двух электромоторов и батареи. Совокупная мощность системы составляет 197 л. с. В паре с бесступенчатой трансмиссией NX300h потребляет в среднем 5,3 л топлива, разгоняясь с места до 100 км/ч за 9,3







секунды. При этом важно знать и понимать, что гибридный NX предлагается только с полным приводом, где тягу на заднюю ось с многодисковой муфтой передает один из двух электромоторов. Как распределять тягу, электроника решает самостоятельно. Впрочем, муфту можно заблокировать и принудительно (при скорости до 40 км/ч), чтобы получить распределение в соотношении 50:50.

Вторая доступная нам модификация несет на себе шильдик NX 200t. Под ее капотом прячется сопряженный с 6-ступенчатой автоматической коробкой передач новый 2-литровый турбированный бензиновый двигатель мощностью 238 л. с. и с крутящим моментом в 350 Нм, доступным в диапазоне 1650 – 4000 об/мин. Прежде чем запустить этот мотор в серийное производство, японцы обкатали его в самых разных условиях, в том числе и экстремальных. И результатами остались довольны, особо подчеркивая, что в конструкции агрегата впервые в мире применены встроенный в головку блока цилиндра выпускной

коллектор с водяным охлаждением и турбокомпрессор с двойной улиткой. Нельзя не отметить и то, что агрегат оснащен непосредственным впрыском топлива и усовершенствованным двойным механизмом регулировки фаз газораспределения Dual VTI-IV, который позволяет двигателю работать не только по циклу Отто, но и по циклу Аткинсона.

Чего в Казахстане не будет, так это NX с 2-литровым атмосферником, выдающим 150 л. с. мощности. Видимо, японцы сочли, что слабоват этот двигатель для того, чтобы пользоваться спросом среди покупателей люксовых автомобилей в нашей стране.

Ну а теперь раскрывайте кошельки пошире, потому как, чтобы стать обладателем Lexus NX, придется достать минимум 56200 долларов. Это, правда, за базовую гибридную модификацию. Цены на 200t на момент подготовки статьи еще не были сформированы. Они определенно будут чуть более демократичными, но без фанатизма, поэтому сильно радоваться не стоит. За статус, как известно, нужно платить. ■

## ХРОНИКА ЯНВАРЬ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

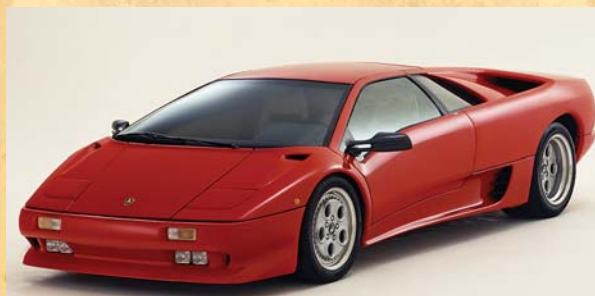


### 30 лет назад

7 января 1985 года корпорация GM учредила отделение Saturn. По замыслу, Saturn должен был стать доказательством, что американцы еще умеют строить передовые, эффективные машины, поэтому требовалось максимально обособить его от прочих отделений. Новым должно было стать решительно все: и механизмы принятия решений, и производственные отношения, и ценовая политика, и сбытовая сеть, и, конечно же, конструкция выпускаемых автомобилей. Первые «Сатурны» встали на конвейер летом 90-го, и это действительно были нетипичные для США машины. Многие наружные панели кузова делались из пластика, моторы отливали из легкого сплава, а интерьер поражал минимализмом на уровне тогдашних Toyota Corolla или Honda Civic. Сработал эффект новизны, и старт «Сатурна» на рынке вышел резвым. Но успех не был развит. «Сатурн» так и не смогли до конца обособить, выработать для него внятную политику и идентичность бренда. Поэтому с годами ради экономии и унификации боссы GM все больше урезали независимость «Сатурна», сближая его машины с продукцией прочих отделений. Последними авто под маркой Saturn стали переименованные «Опели» моделей Astra и Vectra. Кризис 2008 года прекратил эту агонию, и марка Saturn была ликвидирована.



### 25 лет назад



21 января 1990 года стало премьерой для Lamborghini Diablo — на тот момент самого быстрого в мире серийного автомобиля (325 км/ч). Первый за полтора десятка лет полностью новый Lamborghini сделал большой шаг вперед как в инженерном плане, так и в плане оснащения. Все это стало возможным благодаря финансовой поддержке со стороны корпорации Chrysler, с 87-го года державшей контрольный пакет итальянской компании. По сравнению с предшествующей моделью Countach внешность Diablo была менее агрессивной: изначальный замысел дизайнера Марчелло Гандини «смягчили» штатные стилисты «Крайслера». Однако это едва ли сильно повлияло на число предварительных заказов, поскольку рынок суперкаров явно переживал возрождение после почти 20 лет застоя. Развитием базовой модели позже стали полноприводный вариант VT, открытый родстер и серия более скоростных версий почти штучного выпуска. Всего за 11 лет собрали 2884 штуки — больше, чем тираж любого предшествующего Lamborghini.



# OPEL KARL



## ЭМОЦИОНАЛЬНЫЙ И ДОС

### Размер не имеет значения?

С моделью Karl немцы хотят «взорвать» сегмент компактных автомобилей. И есть вероятность, что им это удастся. Как утверждают в Opel, новый хетч будет стоить не дороже 10 тысяч евро, но при этом сможет удивить практичностью и уровнем оснащения. Да и внешность новинки можно смело отнести к ее сильным сторонам. Машина смотрится стильно и современно и, что немаловажно, дорого.

Несмотря на очень скромную длину (3,68 м), Opel Karl имеет 5 дверей и столько же

Немецкий бренд Opel представит в марте 2015 года новый хетчбек Karl. Нам уже известны подробности об этой недорогой и стильной новинке. Она названа в честь сына основателя марки — Адама Опеля. В Британии модель будет продаваться под именем Vauxhall Viva.

посадочных мест. Это может показаться фантастикой, ведь даже малыш Adam длиннее (3,70 м), а Corsa по сравнению с «Карлом» и вовсе гигант — 4 м! Тем не менее в компании утверждают, что конструкторы

потратили много сил и времени на создание компактного, но просторного автомобиля, и, по мнению специалистов, новый Karl внутри кажется больше, чем снаружи.

Хотя надо признать, чудес не бывает, поэтому задние двери у «Карла» широкими не назовешь (придется протискиваться), да и багажник на две сумочки вряд ли можно считать вместительным. А вот по уровню оснащения «Карл» вполне может составить конкуренцию автомобилям классом выше...

### Что на витрине, то и в магазине

Интерьер Opel Karl задуман так, что он создает иллюзию пребывания в автомобиле премиум-класса, пусть и очень маленьком. Как и в случае с экстерьером, дизайн и отделка салона действительно не вызывают ощущения «бюджетности». Торпедо и панель приборов стилистически дополняют друг







# СТУПНЫЙ

друга. Даже невооруженным глазом видна педантичность дизайнеров и их внимание к деталям. Чего стоит один только руль! Такая «баранка» будет отлично смотреться даже в спорткаре, не говоря уже о субкомпактной малолитражке.

Еще недавно компактные недорогие автомобили в лучшем случае имели систему курсовой устойчивости и «парктроник». Сегодня же все больше и больше городских «малышей» получают технологии, некогда доступные машинам только бизнес-класса. Opel Karl – яркое тому подтверждение.

Хотите систему контроля изменения рядности? Не проблема, для «Карла» она предусмотрена. Переживаете, что на подъеме жена не сможет правильно тронуться с места и скатится на стоящий сзади автомобиль? В наличии система Hill Start Assist, удерживающая машину при движении в гору. Также для Karl предлагаются круиз-контроль с ограничением скорости и система помощи при парковке. Еще одна интересная функция – City mode. Она позволяет уменьшить усилие на руле, что будет особенно полезным при парковке и движении на



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

## ВЫБИРАЙ ЛУЧШЕЕ!



**АВТОХИМИЯ | АВТОКОСМЕТИКА | АВТОАКСЕССУАРЫ**

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

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



# Opel Karl



тесных городских улочках. В ночное время помогут лучше ориентироваться при виражах противотуманные фары с функцией освещения поворотов.

Отдельно стоит упомянуть новейшую мультимедиа IntelliLink. Она позволяет подключать к автомобилю смартфоны на платформе iOS или Android. Опционально доступна и панорамная крыша. А еще, помимо подогрева передних сидений, покупатель может доукомплектовать машину подогревом руля (!) – невиданная роскошь для автомобилей А-класса...

#### С миру по нитке

С технической точки зрения опелевский Karl'ик представляет собой солянку сборную. Платформа – производства GM (общая с Chevrolet Spark, Chevrolet Cobalt и Opel Mokka). Двигатель – тот же, что у Corsa и Adam. Правда, бензиновое сердце «Карла» лишено наддува.

У самого маленького «Опеля» 1-литровый трехцилиндровый мотор развивает 75 л. с.





Пару ему составляет 5-ступенчатая механическая КПП. Позднее, возможно, появятся более мощный бензиновый агрегат и турбодизель. Также со временем планируется установка автоматической трансмиссии.

Надо сказать, что Opel Karl нельзя назвать «чистокровным немцем». Ведь производить его будут в Корее, где сейчас выпускается Chevrolet Spark. К слову, у GM и Opel большие планы на «Карла». Этому малышу предстоит заменить Opel Agila (он же Suzuki Splash) и стать некой альтернативой Chevrolet Spark, который в Европе продается с трудом. Напомним, концерн General Motors заявил об уходе «Шевроле» из Западной и Восточной Европы

в конце 2013 года. Причина – низкие показатели продаж в этом регионе. GM'овцы решили, что лучше направить усилия на Opel/Vauxhall. И именно опелевскому Карл'ику предстоит усилить продажи марки в Европе. В марте новинку представят на Женевском автосалоне, а уже летом «Карл» поступит в свободную продажу.

Надеемся, что совершенствование автомобильной культуры и городской инфраструктуры, позволит экономичным и доступным автомобилям, подобным Opel Karl, рано или поздно свободно колесить и по нашим дорогам. Но лучше сразу с «автоматом», поскольку в нашей стране такая машина с ручной КПП мало кому будет интересна.

# АВТОТРЕЙД

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



БАМПЕРЫ



КАПОТЫ



КРЫЛЬЯ



ДВЕРИ, КРЫШКИ БАГАЖНИКА



ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ



ШРУСЫ



РАДИАТОРЫ



ЗЕРКАЛА



ОПТИКА



ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ



РЕШЕТКИ



ДИФУЗОРЫ



РАМКИ КУЗОВА



ПОДКРЫЛКИ, БРЫЗГОВИКИ



РЕМКОМПЛЕКТЫ для ГМ



БАЧКИ ОМЫВАТЕЛЯ



ЩЕТКИ СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЯ



АВТОСТЕКЛО



СТОЙКИ, АМОТИЗАТОРЫ

# АВТО ЗАПЧАСТИ

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

Реклама



# Зимой следите за ремнем

Крупнейший в Европе автомобильный клуб ADAC провел серию испытаний, в ходе которых специалисты выявили степень влияния зимней одежды на безопасность водителя и пассажиров.

После проведения краш-тестов с использованием детских удерживающих устройств и манекенов взрослых пассажиров было доказано, что при пристегивании в толстой зимней одежде и у взрослых пассажиров и у детей ремень неплотно прилегает к телу и нижняя его ляжка при нагрузках смещается в зону живота, а в момент перегрузок может нанести серьезные повреждения органам брюшной полости.

Напомним, что трехточечные ремни безопасности, которыми оснащен каждый современный автомобиль, в случае ДТП распределяют нагрузку равномерно, исключая сдавливание жизненно важных органов. Но это возможно лишь в том случае, если ремень натянут



Фото: dpp-AutoReporter/wpr

и плотно прилегает к телу.

Специалисты ADAC рекомендуют в зимний период после посадки в салон и пристегивания подтягивать ремень рукой, расправляя нижнюю его ляжку для более

плотного прилегания к телу и избежать провисания ремня. Особое внимание следует уделить детским креслам, где для пристегивания используется штатный салонный ремень безопасности.



Фото: dpp-AutoReporter/wpr

Специалисты изучили несколько тысяч аварий и наездов на пешеходов и выяснили, что в большинстве случаев причиной ДТП является рассеянное внимание в момент опасности. Причем это касается и пешеходов, которые нередко отвлекаются от дороги, разговаривая по телефону или слушая музыку в наушниках. В последнем случае пешеход может просто не услышать звук мотора приближающегося автомобиля или поданный водителем предупреждающий

звуковой сигнал.

Факторов, отвлекающих водителей, намного больше: и работа с навигационным прибором, и смена диска в CD-магнитоле, и попытки настройки параметров климата или бортового компьютера во время движения, и диалоги с пассажирами. Даже разговоры по телефону через устройство беспроводной связи, как утверждают специалисты, значительно снижают концентрацию внимания водителя на

## Опасная халатность

дорожной ситуации.

Неутешительной выглядит статистика клуба ADAC. По вине отвлекшихся от дороги водителей или пешеходов ежегодно в мире происходит такое же количество ДТП с летальным исходом, что и по вине водителей, севших за руль в состоянии алкогольного опьянения. За 5 секунд автомобиль, движущийся со скоростью 50 км/ч, проезжает порядка 70 метров. При скорости 100 км/ч за 1 секунду автомобиль преодолевает около 27 метров. Представьте себе последствия такого «слепого» вождения.

Европейские специалисты по дорожной безопасности рекомендуют водителям в момент движения автомобиля концентрироваться только на дороге, не отвлекаться на разговоры с пассажирами и не пользоваться никакими гаджетами. Это же касается и настроек автомобиля — ими следует заниматься только после полной остановки машины.

Всегда важно помнить, что другие участники движения, в том числе пешеходы, могут не заметить вовремя маневра или движения вашего автомобиля. Будьте бдительны!

Зачастую водители из-за нехватки времени не прогревают автомобиль и не очищают его стекла полностью после ночной стоянки. Это серьезно ухудшает видимость и способствует запотеванию стекол изнутри.

Непрогретый двигатель подает недостаточную температуру системе обдува, и дефлекторы не способны при «холодном» салоне полностью прогреть стекла и устранить запотевание. В момент движения

## Очищай стекла перед поездкой

дорожная ситуация не всегда позволяет остановиться и протереть запотевшие стекла. Это может серьезно ухудшить видимость и привести к ДТП.

Европейские специалисты по безопасности рекомендуют прогревать автомобиль после ночной стоянки, если автомобиль не оборудован предпусковым

подогревателем. Кроме того, рекомендуется следить за чистотой стекол автомобиля и внешних осветительных приборов. Для этого, как правило, используются различные скребки и размораживатели, а салонную сторону стекла можно обрабатывать зимой специальной жидкостью, уменьшающей запотевание.



## Audi VR

Сегодня совершенствуются не только сами автомобили, но и технологии их продаж. Компания Audi представила новое решение – программу виртуальной реальности и компактные 3D-очки, с помощью которых клиент может выбрать себе автомобиль, его оснащение и материалы отделки.

Система отслеживает повороты головы пользователя и выводит на 3D-очки соответствующую картинку высокого графического разрешения, благодаря чему пользователь может разглядеть все подробности автомобиля, заглянуть в салон, в багажник, виртуально «посидеть на месте водителя», через наушники услышать звук захлопывающихся дверей, звук штатного аудиоустройства автомобиля и даже «рык» двигателя.

В системе имеются все актуальные модели компании Audi и все доступные цветовые решения. В будущем разработчики планируют создать компактную версию системы, с помощью которой продавец автосалона сможет презентовать весь модельный ряд автомобилей Audi у клиента на дому.

С 2015 года система поступит на вооружение в дилерские центры Audi, в том числе в страны Евразийского союза.



## Интеллектуальные системы от BOSCH

На выставке инноваций CES 2015 известный производитель автозапчастей и диагностического оборудования – компания BOSCH – представила целый ряд современных разработок, направленных на упрощение обслуживания и использования автомобиля. Часть этих систем уже взята на вооружение автомобильными производителями. Теперь компания показала, как отдельные системы могут взаимодействовать друг с другом.

За основу была взята идея интегрирования автомобиля в единое информационное пространство, путем задействования сети Интернет и других каналов передачи данных.

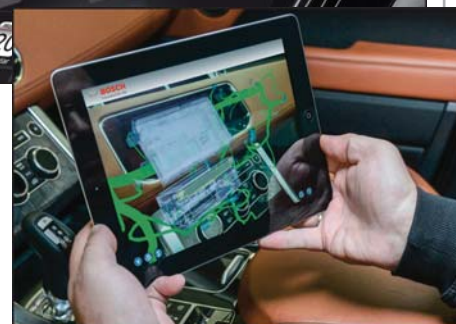
Новая концепция состоит из нескольких технических решений, позволяющих системе выполнять одновременно функции мониторинга, сервисного обслуживания, навигации и развлечений. Благодаря встроенному GSM модулю система может передавать данные о состоянии автомобиля, при ДТП самостоятельно вызывать дорожные службы и получать актуальную информацию о дорожной ситуации, а в случае с электромобилями рассчитывать путь до ближайшей станции зарядки. Кроме этого, специальный проектор системы выводит картинку навигатора на лобовое стекло с пояснениями и комментариями, значительно упрощая поиск нужной информации.

Система позволяет управлять настройками автомобиля и считывать



необходимую информацию через обычный смартфон удаленно.

Для представителей автосервиса в системе предусмотрены сервисные режимы, в которых механик может оперативно получать информацию о наличии ошибок в бортовом компьютере, просматривать журналы работы систем, считывать данные отдельных узлов, агрегатов и датчиков. Более того, впервые появилась возможность получать схемы устройств автомобиля и карты установки отдельных элементов с полной проекцией в режиме реального времени. То есть при наведении сервисного



монитора на определенный узел с помощью 3-D проектирования система эмулирует технические подробности узла с пояснениями и подсказывает механику дальнейший алгоритм действий.



# БЮДЖЕТНЫЙ ВА

Современные автомобили разительно отличаются от своих предшественников. Это касается и дизайна, и сложных технических решений. Регулярно автогиганты выдают новинки, обновляют предыдущие модели, и с каждой запущенной в серию инновацией автомобиль становится все сложнее и дороже. При этом в развитых странах к автомобилям предъявляются повышенные требования, касающиеся безопасности и экологичности. В этих условиях шинные производители также вынуждены работать интенсивно, делать шины легче, прочнее и экономичнее.

Практически каждый год инженеры Nokian Tyres представляют на рынке новые разработки и материалы, которые в последующем используются при обновлении модельного ряда. Его флагманом в зимнем сегменте традиционно считаются шины Hakkapeliitta – первые зимние шины, разработанные для сложных условий эксплуатации. Под понятием «сложные»

На страницах нашего журнала мы неоднократно рассказывали о российском производстве компании Nokian Tyres. Этой зимой в редакцию на тест попали шипованные шины Nordman 5, произведенные во Всеволожске. В начале осени шины были установлены на нашу редакционную «Лада Гранта» и теперь мы готовы поделиться с читателями своими наблюдениями.

инженеры концерна подразумевают неустойчивый климат и дороги с различным покрытием: от голого асфальта, снега и шуги до ледяного наста.

С момента своего появления Hakkapeliitta прочно удерживает пальму первенства на сравнительных тестах зимних шин, проводимых независимыми СМИ. И в этом году компания Nokian Tyres представила уже восьмое поколение, которое получило самые современные разработки, актуальные для премиального сегмента (см. Pitstop №10-2014).

А что же происходит с устаревающими поколениями шин, в разработку которых

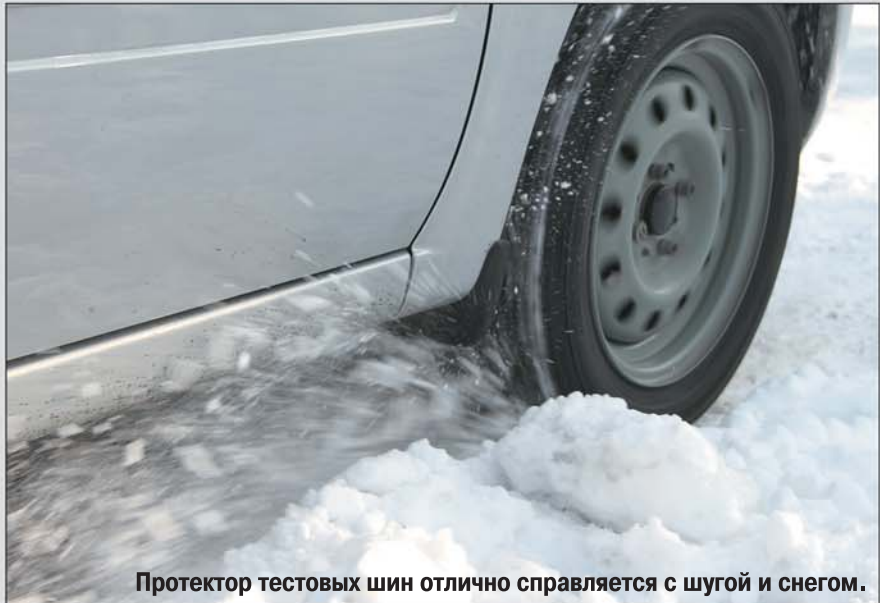
концерн вкладывал в свое время немалые средства? Ответом на этот вопрос как раз и является шипованная шина Nordman 5 – новинка, представленная компанией в этом году в среднем ценовом сегменте.

Шина унаследовала технические решения, знакомые потребителям по легендарной Hakkapeliitta 5 (HKPL5). Это и многослойный протектор с усиленными боковыми частями, и особая технология шипования, которая, кстати, выполняется ввиду сложности процесса только в заводских условиях. Кроме прочего, в состав резиновой смеси протектора шины включен натуральный каучук и силика, позволяющие



# Nokian Nordman 5

# РИАНТ



Протектор тестовых шин отлично справляется с шугой и снегом.



Канавки протектора практически полностью высвобождаются под действием центробежных сил.

сохранять резине одновременно и эластичность при минусовых температурах, и износостойкость при плюсе.

Пятое поколение Nordman получило обновленный состав резиновой смеси и направленный рисунок протектора от НКРЛ5. Протектор выполнен из нескольких слоев различной по жесткости резины. В месте посадки шипа использована более жесткая смесь для наиболее прочного крепления его основания. Шип получил новую конструкцию и расположение в соответствии с новыми требованиями Евросоюза. Его округлая сердцевина выполнена из твердого сплава, а якорное основание – из прочного алюминия.

Проехав на тестируемых шинах в зимний сезон порядка 5000 километров, мы потеряли всего пару шипов с передней оси, несмотря на то что большую часть теста приходилось ездить по чистым асфальтовым дорогам. При перемещении на обледенелых участках шип прочно цеплялся за

поверхность, и торможение и разгон были стабильными и прогнозируемыми. Правда, перед началом теста мы, как и положено, «обкатали» новые шипы. Специалисты Nokian рекомендуют делать это после установки шин и первые 400 – 500 километров избегать перегрузок и резкого торможения. После обкатки шип «садится» на свое место и вытащить его из протектора становится практически невозможным.

Шина шумная, и к цоканью шипов о сухой асфальт первое время пришлось привыкать. После обкатки шум значительно уменьшился, а на втором месяце эксплуатации мы про него забыли.

Этой зимой алматинская погода порадовала снегом и отличными условиями для теста, сложившимися благодаря бездействию городских коммунальных служб. Протектор тестовых шин отлично справляется с шугой и снегом, и оттормаживается машина прогнозируемо и стабильно. Канавки протектора практически

полностью высвобождаются под действием центробежных сил, и протектор остается чистым независимо от погоды. В его центральной части расположено усиленное сплошное ребро и сдвоенные блоки шашек, что сделало управление более информативным на сухой поверхности.

Для лучшей «рулежки» на снегу и шуге плечо протектора выполнено открытым, и в боковых шашках прорезаны дополнительные грани, цепляющиеся за поверхность при поворотах колеса. Протектор испещрен ламелями, нарезанными под различным углом таким образом, чтобы во время движения часть из них всегда находилась перпендикулярно траектории движения – а это и стабильное торможение, и хорошие сцепные свойства протектора при разгоне и маневрировании.

Стоит также отметить и технологию «Медвежий коготь», которую шина унаследовала от своего «предка» из премиального сегмента. Для более





## Nokian Nordman 5



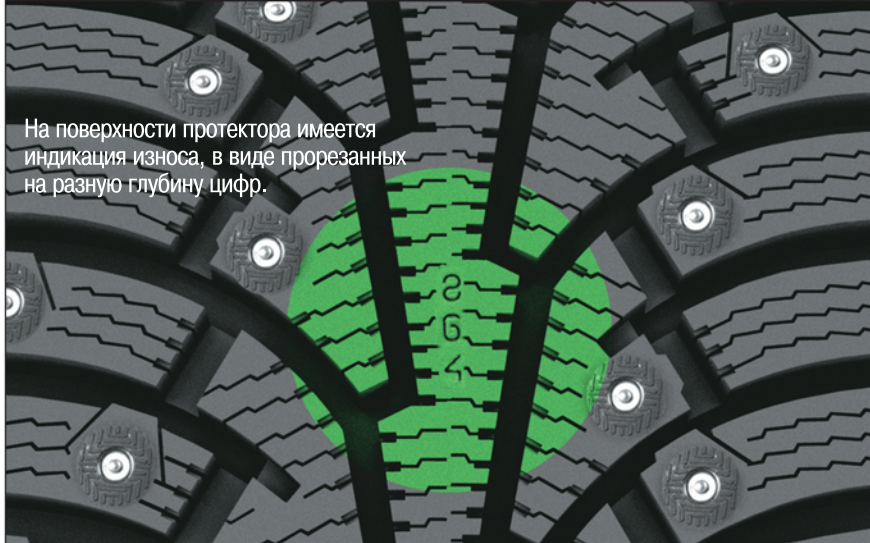
В центральной части протектора расположено усиленное сплошное ребро и сдвоенные блоки.

стабильной работы шипа и снижения вибрации разработчики оснастили блоки протектора, где он установлен, специальным заступом с острой кромкой. В момент торможения кромка позволяет создать напряжение в месте посадки шипа и удержать его вертикально по отношению к дорожному полотну. Это значительно снижает вибрацию и улучшает сцепные характеристики шипов.

Положительно мы отметили и информационные участки покрышки. В боковой ее части владелец может ставить отметки о расположении на передней или задней оси, данные о давлении. На поверхности протектора имеется индикация износа, в виде прорезанных на разную глубину цифр. После истирания цифры 4 эксплуатировать шину с учетом наших новых правил запрещено.

Современный автовладелец стал требователен к качеству шин. Причем требования автомобилистов в одной стране могут разительно отличаться от требований в другой стране или даже регионе. К примеру, в тех странах, где топливо стоит дорого и законодательством регламентирован срок «жизни» покрышки, главным аргументом для покупателя, помимо стоимости, будут сцепные характеристики шины и ее низкое сопротивление качению, которое напрямую влияет на расход топлива





На поверхности протектора имеется индикация износа, в виде прорезанных на разную глубину цифр.



Плечо протектора выполнено открытым, и в боковых шашках прорезаны дополнительные грани.

и экологию. Для нас же экологичность — это условный аргумент в пользу выбора шины. Главное — износостойкость и цена. И с этим не поспоришь. Если в той же Германии среднестатистический владелец меняет шину в среднем один раз за два сезона, то наши водители умудряются «выжать» из нее все пять. При этом на уже «облысевшем» зимнем протекторе некоторые индивидуумы раньше откатывали еще и пару летних сезонов. Впрочем, с принятием новых законов и в нашей стране теперь регламентировано использование шин по сезону и оговорена остаточная глубина протектора, с которой шина допускается к эксплуатации.

Что же до протестированной шины, то, судя по ее состоянию и остаточной глубине протектора на момент написания этой статьи, шина прослужит еще минимум четыре зимних сезона, не теряя своих технических характеристик. Если переложить этот срок на первоначальную стоимость (примерно 14500 тг за баллон 175/65 R14 в магазине у официального представителя), то выходит, что в год мы потратили на качественные зимние шины европейского бренда всего 11000 — 12000 тенге. Такая стоимость ставит новинку в один ценовой ряд с образцами азиатских производителей. А при такой конкуренции Nordman 5 имеет весомый аргумент в свою пользу — европейское качество и технологии концерна Nokian Tyres.





# БОЙЦЫ

## «ВИДИМОГО ФРОНТА»

Многофункциональный прибор премиум-класса OSRAM LEDFOG101 сочетает в своем маленьком корпусе функции дневного ходового огня (ДХО), противотуманной фары (ПТФ), подсветки угла поворота, «аварийки» и другие, реализованные на основе современных ноу-хау. Аббревиатура LEDFOG101 означает следующее: LED – светодиодные технологии, FOG – (в переводе «туман») место расположения – гнездо «противотуманок». Цифровой индекс указывает на принадлежность к премиум-сегменту.



Разработчики OSRAM LEDFOG101 ставили перед собой задачу совместить в одном приборе несколько функций и сделать его универсальным и удобным в установке. Главным принципом универсальности и простоты монтажа стала идея максимальной взаимозаменяемости конструкции. За внешнюю основу был взят универсальный стандарт ПТФ Valeo Fogstar.

В мире выпущено свыше 25 млн автомобилей именно с таким стандартом «противотуманок», данный формат покрывает огромную часть машин от бюджетных до очень дорогих. Конструкция OSRAM идентична Valeo с диаметром 90 мм, а значит, для большинства автомобилей как-то специально приспособливать приборы нет нужды, их можно просто заменить.



# OSRAM LEDFOG101



Разработчики OSRAM совместили ДХО в одном корпусе со светодиодными ПТФ, причем с функцией подсветки поворота CornerLight, которая встречается обычно на премиальных автомобилях.

У LEDFOG101 датчика угла поворота нет, система работает от включения «поворотника». При обычной работе светит только один диод, но специально для системы подсветки поворота установлен дополнительный светодиод, благодаря которому отражатель ПТФ изменяет угол лучей в необходимую сторону. Это дает отклонение дополнительного пучка света до 45 градусов от центральной оси.

Учитывая большую яркость, световой поток и цветовую температуру (6000K) светодиодных ПТФ в сравнении с обычными галогенными лампами (3200K), можно считать, что этим они не только компенсируют визуальную меньшую «пробивную способность» белого света перед желтым, но и в сухую теплую погоду лучше освещают дорогу перед автомобилем.

Другая функция LEDFOG101 – режим дневных ходовых огней. В их секциях уже по 5 светодиодов в каждом светильнике и вместе они потребляют 20 ватт. Отметим также, что прибор полностью приспособлен к современным системам автомобилей. Он отлично работает с системами Stop&Start и машинами, оснащенными гибридной

силовой установкой. Важно отметить, что LEDFOG101 способен безо всяких переделок или преобразователей работать как с 12-вольтовыми бортовыми сетями легковых машин, так и с 24-вольтовыми сетями грузовиков. Ресурс LEDFOG101, как заявляют специалисты OSRAM, достигает 10 000 часов. Отметим, что это средний ресурс 10-и обычных галогенных ламп накаливания.

Показателем премиум-продукта является и класс пылевлагозащиты – IP 67. Фактически LEDFOG101 герметичны, что подразумевает высокое качество материалов, клея и подгонку каждого прибора в отдельности.

LEDFOG101 работает по следующему алгоритму: днем включаются дневные ходовые огни при заведенном двигателе; при включении «габаритов» или фар ходовые огни гаснут; при включении «противотуманок» работают соответствующие сегменты в LEDFOG101. При включении поворотов загораются под углом 45 градусов дополнительные секции подсветки ПТФ в нужном направлении, вне

зависимости от того, включены основные ПТФ или нет. А при включении «аварийки» ДХО начинают моргать в ее режиме.

Подводя итог, отметим, что LEDFOG101 – продукт премиум-класса и его преимущества обусловлены инновационными технологиями и широким спектром многофункциональности. Вместо штатных галогенных ПТФ можно купить продукт оригинального качества, который будет совмещать в себе три функции, причем на принципиально новом уровне технологий и качества, более длительный срок эксплуатации, а также современный стиль. Простота установки без вмешательства в конструкцию автомобиля предполагает, что, невзирая на споры и противоречия вокруг установки ДХО на вторичном рынке, есть гениальные способы, вообще не меняя конструкции, заставить автомобиль светиться всеми красками жизни. ■



Официальный дистрибьютор автоламп ОАО «ОСРАМ» в Казахстане – ТОО «Фаэтон Ди Си» «Phaeton DC»

ПК, г. Алматы, Турксибский р-н, мкр-н Колхозшы, д. 4, Тел. +7 (727) 3 560 560, факс.+7 (727) 3 560 909 info@phaeton.kz [www.phaeton.kz](http://www.phaeton.kz)



# ШРУ

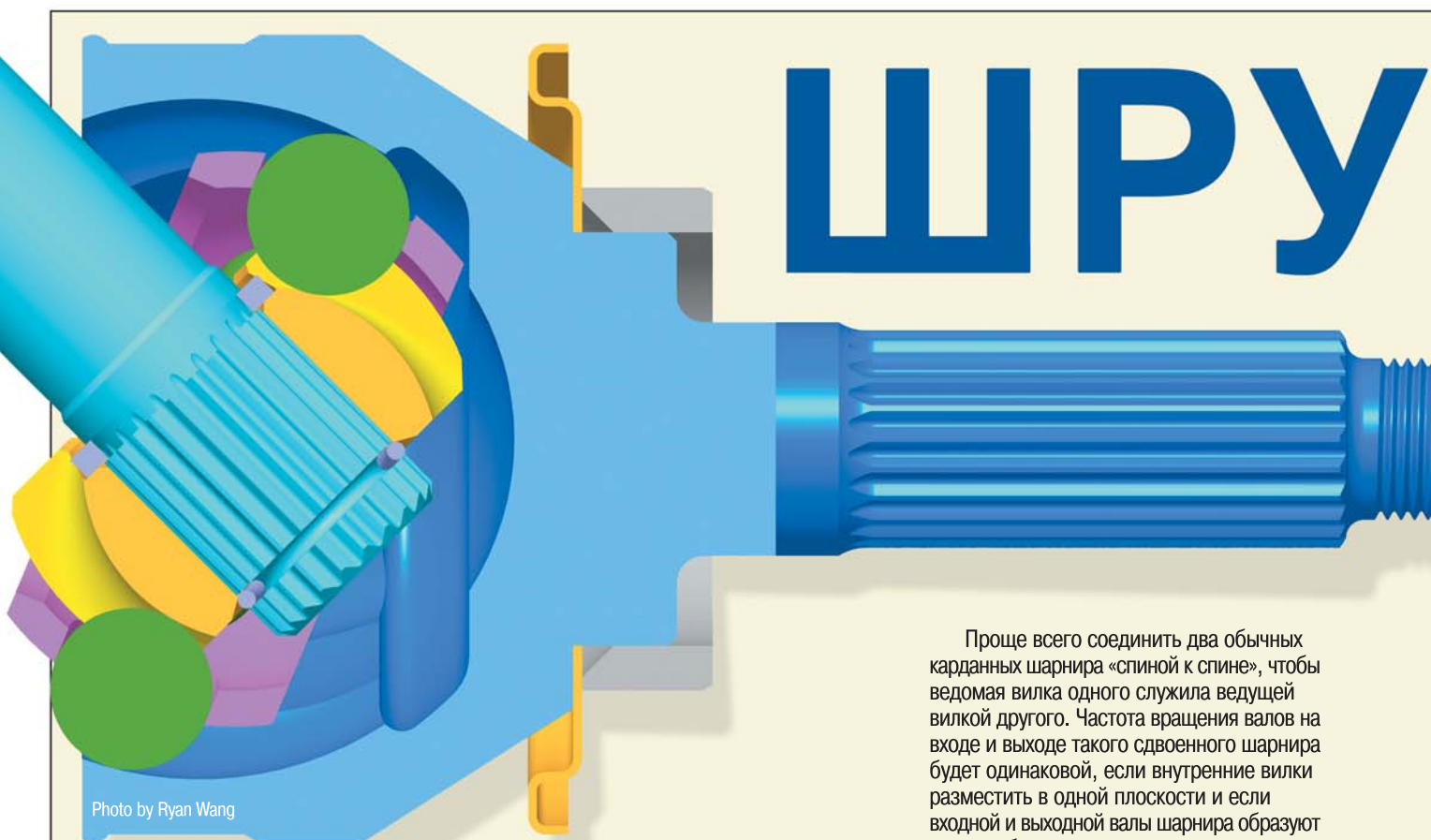


Photo by Ryan Wang

Преимущества переднего и полного привода над задним были понятны конструкторам еще 100 лет назад, но уже первые попытки реализации наиболее удачного конструкторского решения выявили проблему передачи крутящего момента к колесам. Привычные карданные шарниры не годились, так как при несоосности сопряженных валов угловая скорость вращения ведомого «пульсирует». Это потребовало изобретения шарниров нового типа, обеспечивающих равномерное вращение валов. Общее название подобных узлов – шарниры равных угловых скоростей – сокращенно ШРУС.

Проще всего соединить два обычных карданных шарнира «спиной к спине», чтобы ведомая вилка одного служила ведущей вилкой другого. Частота вращения валов на входе и выходе такого сдвоенного шарнира будет одинаковой, если внутренние вилки разместить в одной плоскости и если входной и выходной валы шарнира образуют угол, на биссектрисе которого окажется точка пересечения осей его вилок. Для этого между вилками размещают два делительных рычажка со сферическим соединением.

Такой ШРУС был прост в изготовлении, работал при углах до 45°, но оказался громоздким, не оставлял в ступице колеса места для тормоза, так что приходилось выносить его к картеру главной передачи. Поэтому уже в 20-х годах прошлого столетия появились патенты на более сложные шарниры. При всем многообразии решений в шарнирах равных угловых скоростей всегда выдерживается общий принцип: точки контакта, через которые передаются окружные силы, должны находиться в плоскости, проходящей через биссектрису угла между валами.

До сих пор не удалось изобрести ШРУС, который бы отработывал одновременно и продольное смещение полуоси и изменение углового направления, поэтому применяются пары ШРУСов. Внутренние шарниры связаны с КПП и компенсируют смещения силового агрегата, а внешние закреплены на колесе и отвечают непосредственно за поворот.

В наши дни подавляющее большинство ШРУСов базируется на патенте Альфреда Рцеппы. В классическом варианте шарнир состоит из корпуса (сферической чашки с ведомым валом), внутренней обоймы (сферического кулака с ведущим валом), делительного рычажка и сепаратора, удерживающего шесть шариков. Они лежат в канавках полукруглого сечения, которые сделаны на внутренней поверхности корпуса и на поверхности обоймы. При наклоне валов шарики устанавливаются в биссекторной



Типичное повреждение «пыльника» ШРУСа



# С ШАРНИРЫ РАВНЫХ УГЛОВЫХ СКОРОСТЕЙ

плоскости при помощи делительного рычажка, поворачивающего сепаратор.

ШРУС Рцеппы работает при углах до 37°, компактен и способен передавать солидный крутящий момент. Данная

конструкция надежна, имеет высокий КПД, но при этом довольно дорога по причине высокой точности обработки деталей.

Внутренние и наружные шариковые ШРУСы конструктивно отличаются, что легко объясняется теми задачами, которые они решают: дорожки под шарики во внутреннем шарнире прямые, а в наружном радиусные.

Существует несколько более эффективных разновидностей шарнира Рцеппы. Так, наружный ШРУС Birfield отличается переменной глубиной канавок и эллиптическим профилем их сечения. Это

момент передают три сферических ролика, которые насажены на шипы крестовины, связанной с ведущим валом и скользят в цилиндрических пазах вилок ведомого вала. Ролики всегда находятся в биссекторной плоскости шарнира. Трипод технологически проще шариковых ШРУСов, но его кинематика не обеспечивает полной синхронности передачи вращения. Как правило, шарниры Трипод применяются на коммерческих автомобилях и микроавтобусах.

Как и шариковые шарниры, «Триподы» делится на внешние (жесткие) и внутренние (универсальные). Первые передают момент

при углах между валами до 43°, но совершенно не допускают осевых перемещений. Вторые допускают



Photo by ©GKN plc

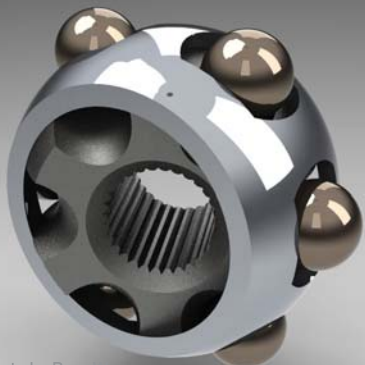


Photo by Ryan Wang

повысило долговечность узла и увеличило предельный угол поворота до 45°.

У шарнира GKN в чашке и кулаке канавки эллиптического сечения прорезаны параллельно осям валов. При этом сферическая наружная часть сепаратора переходит в коническую. Установка шариков в биссекторной плоскости при появлении несоосности валов происходит благодаря смещенным центрам наружной и внутренней сфер сепаратора. В шарнире Loebro канавки в чашке и кулаке нарезаны под углом 15 – 16° к образующей цилиндра, а геометрия сепаратора правильная (без конусов).

ШРУС Loebro компактнее других шариковых шарниров, и его сепаратор менее нагружен, поскольку не отвечает за смещение шариков.

Дальнейшим развитием идей Рцеппы стали ШРУСы типа Трипод. В них крутящий



## Оборудование для:

- СТО
- Шиномонтажных мастерских
- Кузовного ремонта
- Клининговых работ

## Мощные средства для:

- Автомоечных работ
- Клининговых работ

## Новое направление:

- Профессиональный инструмент
- Специальная одежда
- Защитная обувь



Реклама

### ТОО «СОБЕК-Сервис»

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

г. Астана

Тел. (7172) 48-90-17  
E-mail: astana\_sobek@mail.ru

г. Караганда

Тел. (7212) 51-94-71  
E-mail: karaganda\_sobek@mail.ru

г. Талдыкорган

Тел. (7282) 24-01-50  
E-mail: sobek\_servic@mail.ru

г. Актобе

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

Республика Кыргызстан, г. Бишкек

Тел.: (10-996) 555-777-091  
E-mail: sobek2008@yandex.ru





Photo by Ryan Wang

**В наши дни подавляющее большинство ШРУСов базируется на патенте Альфреда Рцеппы. В классическом варианте шарнир состоит из корпуса (сферической чашки с ведомым валом), внутренней обоймы (сферического кулака с ведущим валом), делительного рычажка и сепаратора, удерживающего шесть шариков.**

перемещения вдоль оси для компенсации колебаний подвески и силового агрегата, но также могут работать при небольших углах.

Жесткий шарнир состоит из корпуса, соединенного с входным валом. В корпусе неподвижно закрепляется трехлучевая опора, на концах которой установлены вращающиеся ролики с шаровой поверхностью. Внутрь корпуса вставлена вилка с выходным валом, в которой для перемещения по роликам проделаны три паза цилиндрического сечения. Торцевая поверхность вилки сферическая, что

позволило получить больший рабочий угол между сопряженными валами.

Универсальный шарнир состоит из корпуса, трех роликов, надетых на пальцы опоры, напрессованной на шлицевую часть выходного вала. Во внутренней части корпуса сделаны канавки под ролики, что обеспечивает необходимый угол поворота внутреннего шарнира, а также позволяет опоре перемещаться в продольном направлении. Часто такие шарниры используют в качестве внутренних в сочетании с внешними ШРУСами иных типов.

движении прямо, то замены требует внутренний ШРУС, если при поворотах — внешний.

При наличии ямы в гараже можно провести самостоятельный ремонт ШРУСа. Однако при низкой квалификации механика этот ремонт рискует стать нескончаемым. Дело в том, что ШРУСы на заводе балансируются индивидуально, поэтому при их разборе нужно четко маркировать все детали. ШРУСы левого и правого колеса не будут взаимозаменяемыми, также невозможно собрать один ШРУС из деталей нескольких других. Хомуты, стягивающие пыльники, и гайки, крепящие шарниры, по сути, являются одноразовыми и при установке узла назад нужно использовать новые. При замене пыльника необходимо поменять и смазку в ШРУСе: большую часть распределить по шарниру и немного смазать внутреннюю поверхность пыльника, чтобы при сжатии эта часть смазки попадала и на шарнир тоже. И, конечно же, следить, чтобы внутрь пыльника не попадала грязь и вода, иначе все усилия будут напрасными. ■

Как уже было сказано, современные ШРУСы — изделия долговечные. Но высокая точность изготовления означает требовательность к смазке и нетерпимость к загрязнению. Герметичность ШРУСа обеспечивается гофрированным резиновым пыльником. Со временем резина теряет эластичность и рвется. Легко повредить пыльник при движении по плохим дорогам, поэтому на внедорожниках пыльники нередко закрывают дополнительным кожухом. Место пробоя пыльника легко обнаружить по масляному пятну.

Хороший ШРУС без нарушения герметичности проходит 100 — 150 тысяч км. За это время интенсивные нагрузки приводят к истираниям в местах сопряжения деталей. У шариков появляется свободный ход, и шарнир начинает характерно хрустеть. Если хруст раздается при

www.a-master.kz

**АВТ  
МАСТЕР**



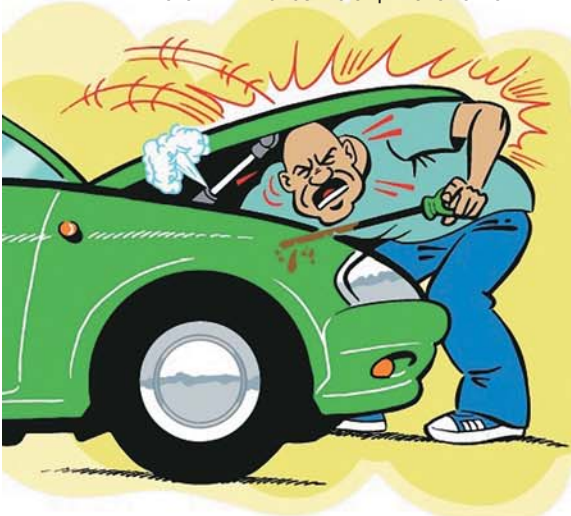
**ТВОЙ ЛИЧНЫЙ НАВИГАТОР  
В МИРЕ АВТОБИЗНЕСА**





# ГАЗОВЫЕ ПРУЖИНЫ LESJÖFORS ПОРА ЗАДУМАТЬСЯ О ЗАМЕНЕ

Газовая пружина является пневмогидравлическим регулирующим элементом, состоящим из герметичного цилиндра, свободно перемещающегося поршневого штока с поршнем, масла, уплотнителей и прочих компонентов. Пружина наполняется сжатым азотом, который действует с равнозначной силой на поршень штока. Площадь поршня со стороны штока при этом меньше чем с обратной стороны, вследствие чего создается толкающее усилие. Также поршень предохраняет шток от перекоса и обеспечивает демпфирующие свойства пружины. Уплотнители предотвращают утечку азота и обеспечивают герметичное перемещение штока, в то время как масло является лишь смазывающим элементом и



обеспечивает дополнительные демпфирующие свойства пружины в конце хода штока.

Изготовление газовых пружин из высококачественных компонентов влияет на безопасность и долговечность пружины. Главным движущим фактором в пружине является азот, соответственно пружина должна быть герметична и не должна допускать его утечек, так как это приведет к ухудшению подъемных качеств самой пружины. За эту герметичность отвечает уплотнительный сальник. В условиях резкого перепада температур, характерного для климата нашей страны, изготовленные из некачественных материалов сальники будут изнашиваться и стареть быстрее, и это приведет со временем к утечке азота и снижению функций пружины.

Правильная установка пружин также влияет на продолжительность срока эксплуатации. Газовая пружина прослужит дольше, если она хорошо закреплена и

Газовые пружины, как и большинство автокомпонентов, со временем изнашиваются и требуют замены. Помимо неудобств, их неисправность может стать источником потенциальной опасности для здоровья автовладельца или механика СТО. Согласитесь, мало приятно в падающем на руки капоте или закрывающейся под собственным весом крышке багажника. Главным сезонным фактором, влияющим на "усталость" пружины, является перепад температур, так как при понижении температуры на каждые 10 °С пружина теряет 3,5% усилия. Следовательно, в преддверии зимнего сезона самое время проверить работоспособность газовых пружин вашего автомобиля, а при обнаружении неисправности — заменить их.

исключает или снижает вибрации и поперечные нагрузки.

Газовые пружины Lesjofors изготавливаются из высококачественных материалов. Высокое качество гарантируется и современными производственными процессами, сертифицированными по стандартам ISO 9001 и TS16949. Используя передовые технологии, Lesjofors производит полный ассортимент газовых пружин, соответствующих качеству оригинала автопроизводителя или превосходящих его.

Газовые пружины Lesjofors проектировались с учетом повышенных требований. Их показатели можно считать эталонными: потери силы после 40000 срабатываний составляют всего 10%. Тест, показавший названные результаты, проводился в условиях 20-градусной минусовой температуры и при надлежащем качественном закреплении. Таким образом, пружины при правильной установке и эксплуатации способны прослужить около 27 лет, при условии, что в течение каждого дня их будут использовать 4 раза.

Как и прочие подобные компоненты, пружины необходимо менять парами. Вес капота или двери багажника, как правило, распределяется на 2 пружины равномерно. Если одна из пружин вышла из строя, то вторая принимает на себя большую нагрузку, и это неизбежно приводит к более быстрому снижению функций подъемного механизма капота/багажника или к полному его выходу из строя. Только одновременная замена обеих пружин обеспечит надлежащую безопасность и улучшит подъемные характеристики механизма.

Ассортимент Lesjofors насчитывает более

1500 наименований, покрывая почти все европейские и азиатские бренды автомобилей. Новый каталог газовых пружин на 2015 год включает в себя более 200 новых единиц продукции. ■



**Официальный дистрибьютор продукции Lesjofors в Казахстане Phaeton DC**  
Республика Казахстан г. Алматы, Турксибский район, микрорайон Колхозшы, д.4.  
Тел. +7 (727) 3 560 560

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





# Битва за Кубок Ма

Николай Маслов, к сожалению, рано ушедший из жизни, был первым президентом Алматинской Федерации Автоспорта. Именно его по праву можно считать родоначальником джиперского движения в Казахстане, так как самые первые соревнования по офф-роаду в нашей республике были организованы именно им. В память об этом легендарном человеке его друзья и последователи ежегодно проводят автосоревнования.

В прошлом году обладателем заветного Кубка стал алматинский экипаж, пилотируемый Степаном Соколовым. И на декабрьских соревнованиях ушедшего года решался вопрос, останется ли Кубок у прежних хозяев или перейдет в новые руки. Накалу борьбы способствовали спортсмены из Киргизии, которым в 2010 году уже удавалось увезти награду к себе на родину. Сражаться за Кубок киргизские гости приехали в составе семи экипажей.

Мороз и солнце — с погодой повезло. Каждый год она преподносит свои сюрпризы. В прошлом году накануне

**Зимний Фестиваль внедорожного автоспорта, посвященный Дню Независимости, стал уже традиционным для Алматы. Он проводится в декабре, и в этот раз собрал огромное количество зрителей на трассах озера Сайран, где уже в течение многих лет, помимо зрелищных «джиперских» соревнований, разыгрывается переходящий Кубок Маслова.**

соревнований шел обильный дождь и трасса раскисла, превратившись в месиво. В этом году из-за стоявших сильных морозов грунт на дне озера промерз, сделав трассу очень жесткой, что создало совершенно иные условия для спортсменов. Сама конфигурация трассы практически не меняется в течение последних нескольких лет: трамплины, броды, ямы и насыпные препятствия.

Участники соревновались в трех категориях, отличающихся степенью подготовки автомобиля: «Туризм», «Спорт» и «Абсолют». Заезд для каждой из категорий проходил в течение временного отрезка,

равного 1 часу. Победителем считался тот экипаж, который сумел проехать наибольшее количество кругов за отведенное время. Расчетное время снижалось за сбитые колышки, баннеры, порванную ленту и игнорирование маршрута.

Вопреки ожиданиям, первыми на старт вышли участники класса «Спорт». Это были специально подготовленные для сурового бездорожья полноприводные автомобили с каркасами безопасности. Их обычно выпускают в заключительном заезде. Но в этот раз начали с них, чтобы дать гонщикам возможность «подкрутить гайки», восстановить машины и подготовиться к





# Слова

самому важному заезду «Абсолют», на котором, собственно, и разыгрывался Кубок.

Несмотря на подготовленность, многим внедорожным «монстрам» не удалось проехать по трассе и нескольких кругов. Не было, пожалуй, ни одного из пятнадцати экипажей участников, хотя бы раз не провалившихся под лед во время штурма замерзшей реки. А некоторые экипажи так и просидели «в засаде» до окончания гонки. Впрочем, по мнению организаторов, трасса была не самой сложной. Причина неудач многих экипажей заключалась именно в недоработке пилотов, которые, подъезжая к препятствию, заводили передние колеса и резко ускорялись в надежде проскочить. В этой ситуации колеса пробуксовывали, ломая лед, и машина вязла. Такие жесткие условия позволили проверить не только умение гонщиков давить на педаль газа и крутить рулем, а думать и выбирать правильную тактику.

Победителем в категории «Спорт» стал экипаж Токалова С. и Скорик Г., следом за которым, на втором месте, разместился

## ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ  
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Реклама



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ  
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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





один из самых известных экипажей — обладатель Кубка Маслова 2012 года — экипаж Ахмудова Р. и Папина Н. На третью ступеньку пьедестала поднялся экипаж Ракова В. и Коняева Д.

В следующем заезде соревновались гонщики в категории «Туризм» тоже в составе пятнадцати экипажей. Поскольку в данную категорию попадают стандартные неподготовленные внедорожники, то и трассу для них сделали попроще.

В этой категории высшую ступеньку пьедестала разделили сразу два экипажа: казахстанский дуэт Соловьева А. и Есенова А. и гонщики из Киргизии — экипаж Мамытова Б. и Нишанбаева Р. из города Ош. В соревнованиях в Казахстане этот экипаж участвовал впервые, хотя у себя на родине ребята уже активно занимаются внедорожными гонками. Замкнул тройку лидеров экипаж Маслихина О. и Левченко Е.

Тем временем на старте выстроились участники самого зрелищного заезда «Абсолют». Победитель этого заезда





становился обладателем Кубка Маслова. На награду претендовали двадцать экипажей. Причем к соревнованиям в этой категории допускались все желающие автомобили, но уже стартовавшие в этот день в одной из предыдущих категорий. Это было обязательным условием.

Напряженная схватка ожидалась между обладателем Кубка по результатам прошлого года Степаном Соколовым и одним из самых опытных гонщиков из Киргизии Дуйщекеевым Таланом. Но и другие участники проходили трассу на огромных скоростях, бампер к бамперу, подлетая на трамплинах и порою даже вступая в контактную борьбу в попытке обойти соперников.

По окончании заезда многим показалось, что гонку выиграл экипаж Дуйщекеева Талана. Болельщики поздравляли победителей и уже были уверены, что Кубок Маслова в этом году уедет в Киргизию. Но,

по решению судей, первое место, было все-таки присуждено экипажу Соколова С. и Гаврасова А. А экипаж Дуйщекеева Т. и Гисс Н. из Киргизии оказался лишь на втором месте. Третье место занял экипаж из Талдыкоргана Сребного М. и Прищенко Е.

Однако команда из Киргизии подала официальный протест. После долгих разбирательств и просмотра видео с камер регистраторов, судьи изменили свое решение и присудили Кубок Маслова гонщиком из Киргизии – Дуйщекееву Талану и Гиссу Николаю. Изменения коснулись и третьей ступеньки пьедестала: на ней оказался экипаж Манохина О. и Василевского Д.

Конечно же, жаль, что Кубок ушел к «соседям», но они его реально заслужили. А у наших гонщиков теперь будет стимул лучше подготовиться к следующим гонкам и вернуть награду домой.

**АВТОТРЕЙД**  
СЕТЬ УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

скидка на сайте  
[www.autosteklo.kz](http://www.autosteklo.kz)

# АВТОСТЕКЛА

**УСТАНОВКА • ПРОДАЖА**

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

т. 8(727) 232-13-17,

сот.: 8 777-807-87-73





В отличие от предыдущих, нынешний маршрут представлял собой не путь от точки А до точки Б, а кольцо протяженностью 9295 километров, 5000 из которых пришлось на спецучастки. Львиная доля дистанции протянулась по территории Аргентины, хотя также были затронуты земли Чили и Боливии.



# КОЛЬЦО ИСПЫТ

Марафон проходил с 4 по 17 января, и на старт его вышло без малого 450 экипажей в четырех классах: грузовики, внедорожники, мотоциклы и квадроциклы. Среди участников были и четыре казахстанских экипажа, три из которых заявили в классе внедорожников, один — в зачете грузовиков.

Уже в течение нескольких лет главной движущей силой команды Astana Motorsport на «Дакаре» является «грузовой экипаж» Артура Ардавичуса. В этом году вместе с Артуром в кабину Tatra под номером 515 сели штурман Алексей Никижев и механик Даниэль Козловский.

Что касается внедорожников, то в этом классе два экипажа выступали в подклассе T1 (серьезно улучшенные серийные автомобили): пилот Айдын Рахимбаев и штурман Антон Николаев на MINI под номером 329, а также пилот Бауыржан Исабаев и штурман Владимир Демьяненко на Toyota Overdrive с номером 340.

Заявленный в классе T2 (легковые автомобили с малым отличием от серийных) экипаж Nissan Patrol со стартовым номером 392 состоял из пилота Дениса Березовского и штурмана Игната Фалькова.

4 января команды прошли все технические и административные проверки и были готовы выйти на старт. После торжественной стартовой процедуры 406

экипажей ринулись в бой.

Первый день традиционно не представлял особой сложности. Организаторы, как правило, выбирают для участников этого дня маршрут, который позволяет без лишнего риска опробовать трассу и подготовиться к основным событиям гонки. Так что на первом этапе главной сложностью стала пыль, поднимаемая впереди идущими экипажами, а еще создавало неудобства отсутствие возможности обгонять из-за узкой гоночной траектории. Но, несмотря на это, казахстанцы неплохо провели этап. Внедорожные экипажи заняли 22-е, 39-е и 96-е места. Первым же в этом классе стал знакомый нам по этапам WRC Нассер аль-Аттия. Стоит отметить и неудачу действующего победителя «Дакара» — Нани Рому: по техническим причинам он потерял несколько часов и фактически вычеркнул себя из списка претендентов на победу. Что до Артура Ардавичуса, то он занял 13-е место среди представителей грузовиков. Гонку повел Ханс Стейси.

Уже на втором этапе начались настоящие серьезные испытания. К сожалению, не все их выдержали. На автомобиле под управлением Дениса Березовского вышел из строя воздушный фильтр. В итоге — поломка двигателя и сход. Ночевать команде пришлось в пустыне, так

как помощь подоспела только к 9 утра. Экипажи Рахимбаева и Исабаева смогли значительно улучшить свои позиции, поднявшись на 12-ю и 27-ю строчки соответственно. Впереди, несмотря на полученный штраф, оставался все тот же аль-Аттия.

Труднее пришлось Ардавичусу. На его Tatra заклинило рулевое управление, и грузовик перевернулся. К счастью, обошлось лишь потерей времени, и экипаж откатился на 28 место. Первое место по-прежнему удерживал Стейси, но «на пятки» ему уже наступали российские гонщики КамАЗа. И, когда Ханс неудачно провел третий этап, его тут же оттеснили, а в лидеры грузового зачета выбился россиянин Айрат Мардеев. Ардавичус тогда же смог улучшить свои позиции. Хотя отставание от лидера все еще составляло 44 минуты, Артур приближался к двадцатке.

Гораздо лучше шли дела у экипажа Айдына Рахимбаева, который был уже в шаге от лидирующей десятки. Шаг этот удалось сделать на четвертом этапе, когда Айдын поднялся на девятую строчку общего зачета. Этап запомнился обилием песчаных участков, и казахстанские экипажи справились с ним явно лучше других: и Исабаев, и Ардавичус поднялись на 19 место в своих зачетах.

Если говорить о лидерах гонки, то было



Автоспортивный сезон 2015 года уже по доброй традиции начался с главного ралли-марафона планеты «Дакар - 2015».

Photo by Red Bull MediaHouse ©2015



# АНИЙ



ясно, что победы аль-Аттии на первых участках не случайны и катарец действительно борется за самые высокие позиции. А гонщики КамАЗа, долго запрягавшие вначале, к пятому этапу занимали всю призовую тройку. И сдавать эти позиции они не собирались.

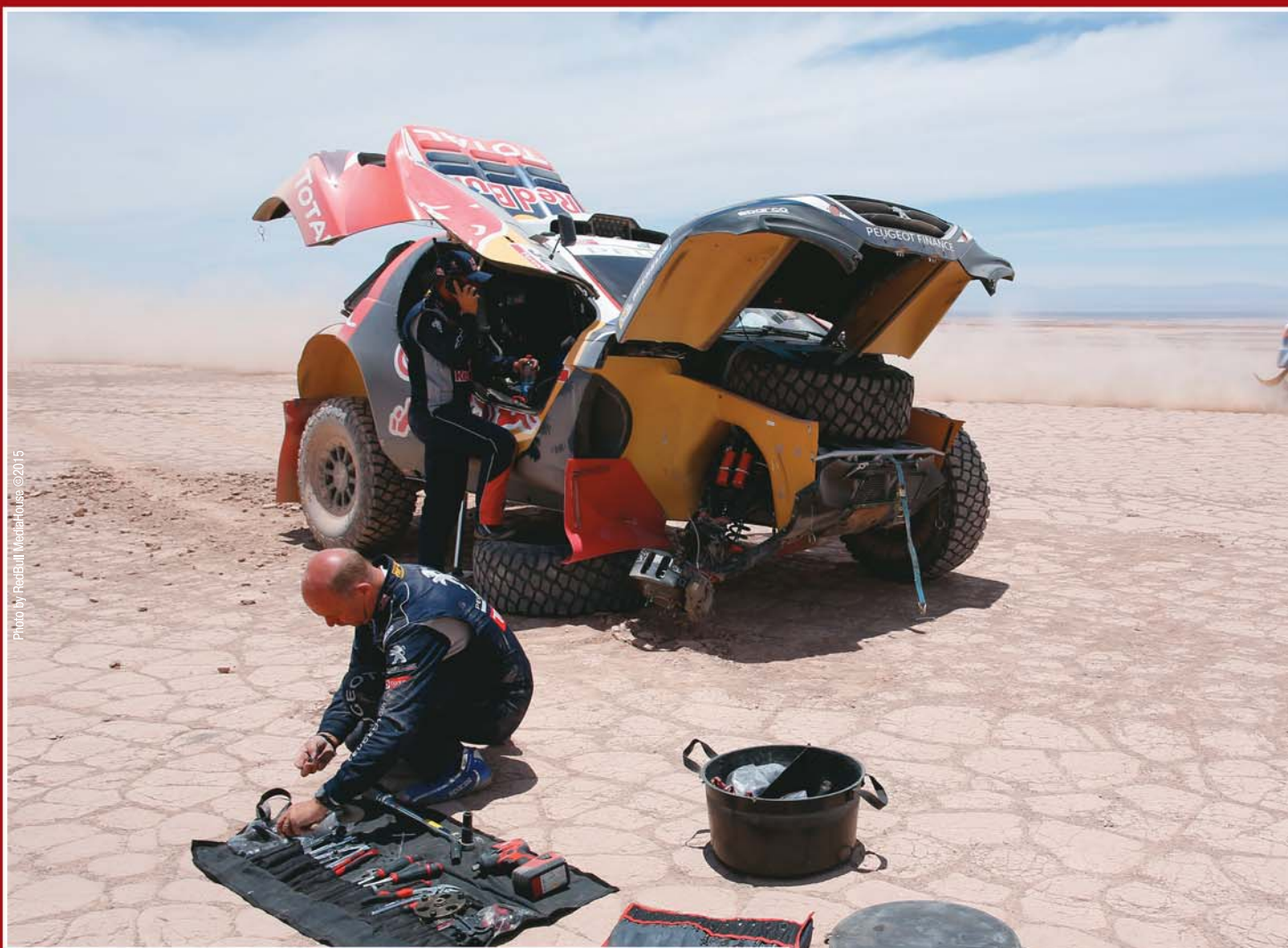
Казахстанский экипаж тем временем не только показывал высокие результаты на спецучастках, но и отличился в чрезвычайной ситуации. На 5-ом спецучастке перед экипажем Артура Ардавичуса погнал в аварию колумбийский мотогонщик Матео Морено Кристиансен. Казахстанцы оказали ему первую помощь и вызвали вертолет. На все это было затрачено порядка 50 минут, которые были компенсированы организаторами, согласно правилам. Благодаря этому экипаж смог сохранить 19-ю позицию в общем зачете. А на следующий день фортуна вновь обратила внимание на казахстанскую Tatra. Маршрут 6-го этапа проходил в основном по песку, что позволило Ардавичусу улучшить позицию. Не столь удачно складывались дела у внедорожников. Тем не менее оба экипажа держались в двадцатке.

7-й этап принес трудности команде Astana Motorsport. На автомобиле Tatra вышла из строя турбина. Экипаж был вынужден остановиться для решения проблемы. На





Photo by RedBull MediaHouse ©2015



ремонт ушло несколько часов и титанические усилия. Несмотря на все трудности, экипаж занял на 8-м этапе 10-ю позицию, а значит, состояние автомобиля позволяло продолжать движение в высоком темпе.

Гораздо лучше дела шли у экипажа под управлением Айдына Рахимбаева. После технических проблем на 7-м этапе, восьмой день позволил улучшить позиции и вернуться в первую десятку. И такой результат казался весьма важным, так как впереди был день отдыха, а расслабиться с чувством выполненного долга гораздо легче. Ну а во время перерыва команда Astana Motorsport традиционно приготовила бешбармак и пригласила всех желающих к своему дастархану.

После дневного перерыва участникам предстояло пройти более короткую, но не менее сложную часть маршрута. Девятый гоночный этап особенно запомнился пыльной дорогой. В поисках контрольной точки гонщики кружили, что называется, не видя собственного носа. По итогам «пыльного» дела казахстанские экипажи под управлением Рахимбаева и Исабаева расположились на 10-м и 15-м местах соответственно. Грузовой экипаж Ардавичуса был на 21-м месте





Очередной «Дакар» взят нами, казахстанцы на финише. По статистике «Дакара» мы показываем хороший результат, так как более половины участников не дошло до финиша. До следующего сезона не прощаемся, - мы только начинаем. Впереди подготовка к «Дакару 2016». А сейчас мы везем медали «Дакара» в Казахстан!  
Артур Ардавичус

общего зачета.

Тем временем в первых рядах разворачивалась борьба за победу. Лидирующая тройка КамАЗов, давно идущая впереди, начала разделяться. Айрат Мардеев и Эдуард Николаев стали уходить в отрыв. И уверенно проведя вторую половину гонки, Айрат Мардеев выиграл свой первый «Дакар».

Среди внедорожников борьбы в первых рядах не получилось. Захвативший лидерство в самом начале Нассер аль-Аттия без проблем довел гонку до победы.

Последние этапы не принесли серьезных изменений в раскладе сил наших гонщиков. Экипажи Бауыржана Исабаева и Артура Ардавичуса незначительно отстали и пришли к финишу 17-ми и 22-ми соответственно. А вот Айдын Рахимбаев смог еще прибавить и в зачете внедорожников расположился на 9-м месте.

Стартовав в Буэнос-Айресе, через 2 недели «Дакар» вернулся туда же, замкнув свой маршрут в кольцо. И хотя не все экипажи Astana Motorsport смогли добраться до финиша, команда вновь подняла планку казахстанского автоспорта, достойно преодолев это кольцо испытаний.





# Что нового, 2015-й?

## Календарь



По сравнению с предыдущими сезонами контуры чемпионата 2015 года определились достаточно рано. Прошедшее в декабре в столице Катара, Дохе, заседание Всемирного Совета FIA по автоспорту вновь попыталось установить рекорд. В опубликованном календаре чемпионата Формулы-1 на 2015 год значится 21 гонка.

Расписание сохранило все этапы 2014 года и включило два новых. И если появление Гран-при Мексики никого не удивило, так как подготовка к этому этапу шла уже давно, да и организаторы чемпионата регулярно информировали о статусе гонки, то большой интерес вызвало возвращение в календарь Гран-при Кореи. Гонки на автодроме в небольшом портовом городке Мокпо проходили с 2010 по 2013 год. Первоначальные грандиозные планы организаторов этого гран-при не были реализованы, и вместо современного делового центра трассу окружали лишь болота и пустоши. Также отмечались финансовые проблемы, которые и стали «последним гвоздем в крышке гроба» проекта. Соответственно, появление гонки в календаре 2015 года вызвало немалое удивление. Одной из возможных причин столь внезапного возвращения называли желание организаторов обойти свои же технические ограничения и сделать этапы более зрелищными. Согласно техническому регламенту в сезоне 2015 года команды могли использовать не более четырех

силовых установок за сезон для каждого болида. Однако если чемпионат состоит более чем из 20 гонок, то количество двигателей увеличивается до пяти. Причем количество установок не уменьшится, даже если по факту несколько гонок не состоится. Этим самым организаторы хотели помочь производителям силовых установок, надежность которых в 2014 году оставляла желать лучшего. Косвенно эту версию подтвердил и глава FOM Берни Экклстоун. Он заявил, что гонка, скорее всего, не

состоится и включена в календарь лишь для того, чтобы соблюсти контрактные обязательства. Но вскоре было объявлено, что в целях снижения расходов в сезоне 2015 года на каждый болид придется лишь четыре силовых установки. Хитрая затея не прошла.

Так что вопрос о рекорде по количеству Гран-при за сезон остается открытым, но надежда на установку нового рекорда еще остается, что не может не радовать болельщиков.





# Составы



Не менее интересным был вопрос о составе команд. Но и эта задача была решена к новому году. Четыре команды полностью сохранили свой состав. Среди них — чемпионы из Mercedes, Williams, ForceIndia и Lotus. Еще в двух командах вопрос о составах был второстепенным. Caterham и Marussia в первую очередь должны были решить проблему своего выживания. И хотя заявки на участие в чемпионате были поданы, в то, что команды выйдут на старт гонки в Австралии, не верилось уже никому.

Что до главных событий на рынке пилотов, то они приняли неожиданный оборот еще в октябре, когда команда RedBull объявила состав на 2015 год. Среди основных гонщиков не оказалось Себастьяна Феттеля. На его место пришел Даниил Квят, а Кристиан Хорнер заявил, что Феттель переходит в Ferrari. Итальянская команда и сам Феттель тем временем хранили молчание. Время шло, места в командах заполнялись. Sauber объявили о том, что полностью меняют состав, и в 2015 году за руль швейцарских болидов сядут Маркус Эрикссон и Фелипе Наср. Следующим пазлом в общей картине стало объявление состава Ferrari.

«Скудерия» подтвердила ходившие слухи: цвета итальянской команды будут защищать Феттель и Райкконен. Судьба Алонсо была хоть и очевидна, но не формализована. Оставалось лишь три свободных места. В ToroRosso не назвали, кто будет напарником юного дебютанта Макса Ферстаппена. А в McLaren и вовсе не определились с пилотами. Очевидно, что Фернандо не являлся кандидатом на место в младшей команде RedBull. Да и в ToroRosso довольно скоро заявили, что вторым гонщиком станет Карлос Сайнс.

Единственным вариантом для Алонсо осталось место в McLaren. Хотя ходили слухи и о том, что испанец проведет год в гонках на выносливость, чтобы в 2016 присоединиться к Mercedes. Не меньшей интригой оставалось и имя его будущего напарника. Кандидатуру Кевина Магнуссена поддерживал Рон Деннис, а на подписании контракта с Дженсоном Баттоном настаивали другие акционеры McLaren. Как позже выяснилось, Деннис остался в меньшинстве, и напарником Алонсо стал Баттон. Магнуссену была отведена роль тест-пилота.



## ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop

## УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.02.2015 на e-mail:

[info@pitstop.kz](mailto:info@pitstop.kz)

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

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА

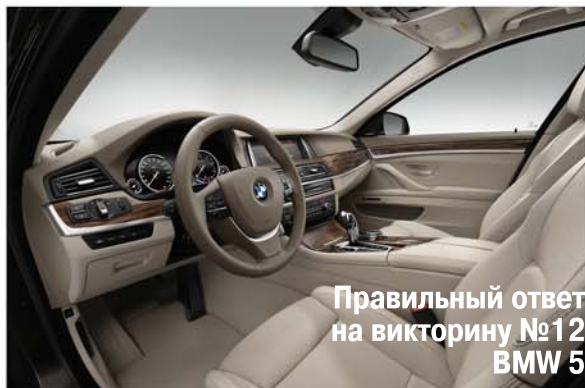
ВИКТОРИНА

ВИКТОРИНА



Ответы принимаются до 10.02.2015

**Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!**



Правильный ответ на викторину №12 BMW 5

Победители викторины №12-2014:

ПРИЗЫ

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 1. Гальцева Татьяна (г. Алматы)  | Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л |
| 2. Садыков Азат (г. Алматы)      | Очиститель стекол+ набор салфеток          |
| 3. Макаров Александр (г. Алматы) | Очиститель стекол                          |

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

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



# Правила

Слегка подверглись изменению и спортивные правила чемпионата. К радости множества болельщиков, в последней гонке следующего чемпионата не будут начисляться двойные очки. Не прошли и две другие инициативы, бурно обсуждаемые в этом году. Одна из них — старт с места после ухода с трассы автомобиля безопасности. Идея понравилась болельщикам, но была отвергнута организаторами чемпионата и командами по двум причинам. Во-первых, старт с места лишний раз будет нагружать и без того страдающие двигатели. Во-вторых, при повторном старте с места возрастет вероятность аварий.



# Команды

Возвращаясь к Ferrari, стоит сказать, что замена Алонсо на Феттеля далеко не единственная из кадровых перестановок. Уже после окончания сезона был назначен третий за 9 месяцев руководитель команды. И если сменивший Стефано Доменикалли Марко Маттиаччи не запомнился в связи с многочисленными увольнениями, то пришедший на его место Арривабене начал серьезные кадровые перемены. Итог им подводить пока рано, так как очевидно, что сезон 2015 года вновь окажется для Ferrari переходным.

В RedBull фактически расстались со своим главным конструктором Эдрианом Ньюи. После прихода в австрийскую команду он стал соавтором четырех подряд чемпионских титулов и Кубков

конструкторов. И хотя его вклад в разработку болида 2015 года весьма велик, Эдриан отошел от активной работы с командой, завершив тем самым целую эпоху своих достижений.

Также 2014 год стал последним для многолетнего сотрудничества McLaren и Mercedes. Британская команда решила возобновить сотрудничество с мотористами Honda, которое на рубеже 80-х и 90-х годов имело большой успех. Удастся ли повторить те достижения снова — большой вопрос. Но ответ не заставит себя долго ждать.

Несмотря на потерю одного из клиентов, Mercedes осталась «при своих», так как в пользу немецкого производителя от силовых установок Renault отказалась команда Lotus.



# Новости от FIA

В королевских гонках не была принята и идея об ограничении радиопереговоров между пилотами и их инженерами, чтобы повысить роль гонщика в процессе пилотирования. И хотя в Формуле-1 эта идея не прошла, ее приняли к исполнению в чемпионате по ралли (WRC). Правда, и там гонщики холодно восприняли инициативу, заявив, что данное нововведение вряд ли окажет сколько-нибудь существенное влияние на расстановку сил. Как это скажется на результатах в действительности, станет известно уже совсем скоро. Ждать первой гонки осталось всего ничего.



Что касается гонщиков, то мировой раллийный чемпионат, в отличие от Формулы-1, не порадовал нас интригами относительно составов на следующий год. Все основные команды сохранили контракты со своими пилотами. Календарь также не претерпел серьезных изменений. Лишь ралли Португалии и Аргентины поменялись местами. И хотя межсезонье в чемпионате по ралли оказалось не очень насыщенным, есть все основания полагать, что интересный сезон сполна компенсирует появившееся легкое разочарование.



# ПРОДАЖИ АВТОДИЛЕРОВ

Сокращенная версия

за январь — ноябрь 2014 года

**Официальный автомобильный рынок Казахстана по результатам с начала года показал чуть более 150 тысяч продаж новых транспортных средств различного назначения. В новом 2015 году грянут перемены в балансе присутствующих на рынке РК участников вследствие остановки производственных линий «иномарок» в России, которые составляли большую часть импорта из этой страны. По сообщению газеты «Известия» (Россия) от 18 декабря 2014 года, сборка иностранных автомобилей приостановлена на заводах Ford и «ПСМА Рус» (там собирались модели Citroen и Mitsubishi), а также на московском заводе Renault. В ближайшие дни может встать конвейер на заводе Volkswagen. После праздников эта участь, скорее всего, постигнет калининградский сборочный автогигант «Автотор» и завод GM в Санкт-Петербурге. Не исключено образование дефицита на рынке новых автомобилей родом из Европы и США, и заполнение лакуны наплывом бюджетных автомобилей из Поднебесной, например. В этой ситуации рынок Казахстана будет переживать не самые лучшие времена, но отечественные производители получат безусловный шанс на завоевание более высокой доли рынка внутри страны, а также на экспорт в пределах обновленного Таможенного союза, куда сейчас вступают новые участники.**

Андрей Лаврентьев - Президент Ассоциации Казахстанского Автобизнеса

## Импорт и производство

Итоги продаж новых автомобилей официальными дилерами РК в ноябре составили 13673 ед. Всего с января по ноябрь 2014 года этот показатель был равен 150561 ед.

Доля импорта остается доминирующей: 80,3% проданных автомобилей были завезены из других стран.

Среди стран-производителей Россия по-прежнему занимает первое место на рынке Казахстана: 84281 ед. Второе место закрепилось за казахстанскими производителями, а третье — за автомобилями из Узбекистана (7,40%).

Продажи автомобилей из Японии сократились по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (АППГ) и составили 9822 ед.

Продажи продукции из Объединенного Королевства насчитывают 3558 ед.

Производители из Кореи также потеряли в продажах: 3083 ед. против 4179 ед. за 11 месяцев прошлого года.

Автомобили турецких производителей удвоили свое присутствие на рынке РК: 1507 ед. против 705 ед. за тот же период в 2013 году.

## По брендам

Первую позицию по итогам января — ноября 2014 года удерживает Lada с результатами продаж в 41896 ед.

На втором месте бренд KIA — 16520 ед.

Бренд Hyundai расположился на третьем месте, подняв свои продажи на 18,52% по сравнению с АППГ: 13214 ед. против 11149 ед.

Бренд Toyota — на четвертом месте: 11193 ед.

Пятое место по количеству продаж занял бренд Chevrolet — 10763 ед.

На шестой позиции — бренд Daewoo с 9892 ед.

Renault по объему продаж за 11 месяцев 2014 года занял седьмое место: 7554 проданных автомобилей.

На восьмом месте — GAZ с 6240 ед.

Ниже него — бренд Nissan с 5659 ед.

Замыкает десятку лидеров по итогам января — ноября текущего года Skoda с продажами в 5172 ед.

## Отечественный автопром

Итоги продаж автомобилей отечественной сборки за январь — ноябрь 2014 года показали количественный спад на 6,95% по отношению к АППГ: 29601 ед. против 31811 ед.

Доля продаж казахстанских автомобилей среди стран-производителей на внутреннем

рынке составила 19,7%.

Хороший рост — на 48,03% — показывает сегмент минивэнов. Здесь в роли драйверов выступили модели Kia Carens — 273 ед. и Peugeot Partner Panel Van — 44 ед.

В ценовом диапазоне от 15 до 20 тыс. USD первую строку занимает Skoda Rapid: 3129 ед.

В диапазоне от 20 до 25 тыс. USD среди отечественных пассажирских автомобилей на первой строке Chevrolet Cruze: 2299 ед.

В ценовом диапазоне 25 — 40 тыс. Skoda Octavia занимает первое место: 1180 ед.

В ценовом диапазоне 40 — 80 тыс. USD представлена KIA Cadenza: 75 ед.

В премиум-классе присутствуют два автомобиля отечественной сборки: SsangYong Chairman и KIA Quoris. Их за 11 месяцев было продано по 24 автомобиля.

Доля внедорожников казахстанской сборки среди всех продаж новых авто в январе — ноябре 2014 года составила 8,16% и 41,49% от всех автомобилей отечественного производства. Всего за этот период было реализовано 12280 ед. указанной категории против 13450 ед., проданных за 11 месяцев прошлого года. Спад составил 8,7%.

Бюджетный внедорожник Lada 4x4 был продан 3367 раз, против 5815 за тот же период в прошлом году.

Рост продаж в категории отечественных внедорожников показали SsangYong Nomad: 206 ед. против 57 ед. и компактные кроссоверы Peugeot 3008.

## По сегментам

Продажи всех легковых пассажирских автомобилей (PC) за период с начала года составили 65,95% от всех новых автомобилей: 99290 ед. против 96275 ед. за АППГ. Рост — на 3,13%.

Лидирует по количеству продаж по итогам 11 месяцев «класс В» с количественным ростом на 5,84% по отношению к АППГ: 68030 ед. против 64278 ед. Среди всех моделей этого класса более других прибавила к своей доле присутствия на рынке новых автомобилей Lada Kalina: 4321 ед. против 341 ед. за АППГ. Peugeot 301 — 767 ед. против 120 ед.; KIA Rio — 7706 ед. против 3409 ед. за АППГ.

На втором месте «класс С»: 24296 ед. против 23076 ед. за АППГ. Здесь большая часть продаж приходится на Daewoo Gentra — 4595 ед.

В «классе Е» — 3443 ед. против 3998 ед. за АППГ — количественный спад на 13,88%.

Хороший рост в этом классе показывают только

Hyundai Grandeur: 65 ед. против 48 ед. за АППГ.

«Класс А» продолжает демонстрировать падение: 2040 ед. против 3481 ед. за АППГ. В нем на первом месте Daewoo Matiz: 1308 ед. против 2505 ед. за АППГ.

В «классе D» также наблюдается количественный спад на 4,21%: 1183 ед. против 1235 ед. В этом классе больше всех в количественном выражении вырос Peugeot 508 — 105 ед.

В «классе F» итоги продаж составили 266 ед. Первую позицию в нем удерживает Mercedes-Benz S-Class: 138 ед. против 25 ед. за АППГ.

В сегменте внедорожников — 37151 ед. против 40231 ед. за АППГ — количественный спад на 7,66%. По итогам с начала года более всего выросли продажи стандартных SUV — на 17,75%. Лидирует по результатам 11 месяцев Toyota LC Prado: 2171 ед. против 1695 ед. за АППГ — рост 28,08%.

Можно отметить и компактные SUV: 13829 ед. против 13054 ед. за АППГ — количественный рост — 5,94%. Первое место в этом классе занимает Renault Duster: 4224 ед. против 2399 ед. за АППГ.

В классе пикапы был отмечен рост на 21,46%: 1958 ед. против 1612 ед. И на первом месте Toyota HiLux DC: 1188 ед. против 547 ед. за АППГ; за ней — UAZ Patriot Pickup: 407 ед. против 278 ед. за АППГ. Замыкает тройку лидеров SsangYong Actyon Sports с 186 ед.

## В финансовом выражении

В денежном эквиваленте за период с начала года рынок продаж новых автомобилей вырос по сравнению с АППГ на 1% и составил 3346,8 млн USD (по базовому ценам), в АППГ эта цифра равнялась 3316,6 млн USD.

На долю национальных производителей пришлось 703,7 млн USD. Это на 1,3% меньше, чем за АППГ (объем продаж в прошлом году в денежном эквиваленте составил 713,3 млн USD).

На долю импортеров пришлось чуть более 2643,1 млн USD (в АППГ — 2603,2 млн), и рост составил 1,5%.

Лидером по доле рынка по финансовым результатам с начала года в очередной раз стал бренд Toyota: по нашим оценкам, автомобилей было продано за отчетный период на сумму более 548,1 млн USD.

Автомобили в ценовом диапазоне от 10 до 15 тыс. USD остаются самыми востребованными на отечественном рынке: 32,86% доли рынка против 31,43% в АППГ.

По цене менее 10 тыс. USD было продано 7,92% автомобилей против 16,77% за АППГ.

По 15 — 20 тыс. USD было продано 25,49% новых автомобилей (за АППГ — 16,93%).

Доля автомобилей, стоимость которых равнялась 20 — 25 тыс. USD, составила 11,37%.

По цене от 25 до 40 тыс. USD — 14,34% против 15,81% за АППГ.

Доля продаж в ценовом диапазоне от 40 до 80 тыс. USD составляет 5,80% (против 6,16% за АППГ).

Доля рынка автомобилей по цене от 80 до 100 тыс. USD — 0,41% против 0,47%.

Больше 100 тыс. USD — 1,82% против 2,29% за АППГ.

Средняя цена предложения в ноябре на легковые автомобили и внедорожники равнялась 20715 тыс. USD. Год назад эта цена составляла 22794 тыс. USD. Таким образом, отмечен спад средней стоимости предложения на 9,12%. ■



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

ЮМОР



— Ну ты смешной! Зачем поставил сигнализацию на свой старый маленький ЗАЗ? Ты боишься, что его угонят?!

— Нет. Боюсь, что унесут!

— Вот ты мне скажи: пешеходы — участники дорожного движения? — Конечно, участники.  
— А почему тогда транспортный налог не платят?  
— Погоди еще...

— Бабушка, я вас обследовал, вы здоровы. Объясните еще раз, на что жалуетесь?  
— Да задыхаюсь я.  
— А когда?  
— Когда автобус догнать не могу.

Никогда больше не пойду с мужем ловить рыбу! Сначала я, оказывается, громко говорила, затем нацепила неправильную наживку, потом слишком рано подсекла. А закончили все совсем скверно: я наловила рыбы больше, чем он...

То, что после корпоратива жутко болит голова и я ничего не помню, это ладно. Хуже, что на следующий день все на работе подходят и сочувственно спрашивают: «Ну что, шеф вызывал уже?»

Женщины, в отличие от мужиков, в подарках не привередливые: брильянты — так брильянты, шуба — так шуба, машина — так машина. Это мужику можно с цветом носков не угодить.

Маленький мальчик смотрит выступление модного эстрадного певца по телевизору и говорит задумчиво: «А когда мы в садике так орем, нас ругают...»

Ночь, кухня, открытый холодильник, вылезает здоровая, нагруженная едой мышь. Вперевалку топает к норке и отодвигает лапой маленькую мышеловку с засохшим кусочком сыра: «Чесс слово, ну как дети...».

— Представляешь, как далеко шагнул прогресс.  
— Это ты к чему?  
— Раньше, чтобы вызвать дождь, шаманы били в бубен или приносили в жертву девственниц.  
— А сейчас?  
— Достаточно помыть машину.

Мужчины говорят: «Женщина за рулем как обезьяна с гранатой!»  
А как напыются: «Зая, заведи меня!»

Я ехал на машине и заметил вспышку видеокамеры. Сообразил, что меня сфотографировали на предмет превышения скорости, хотя и знал, что скорость не превышал. Просто, чтобы убедиться в своем предположении, объехал квартал, проехал вновь по тому же месту, причем на еще более низкой скорости. Но камера снова вспыхнула. Мне это показалось забавным, и я проехал мимо камеры еще три раза с черепашьей скоростью, улыбаясь в камеру, которая щелкала каждый раз, когда я проезжал мимо. Через две недели я получил по почте пять квитанций за вождение с не пристегнутым ремнем безопасности...

«Или пить — или водить», — утверждает социальная реклама полиции на улицах. То есть человеку без автомобиля они выбора просто не оставляют.

			Соль азотной кислоты	Настольная игра	Японское авто
Степной трубадур		Азиатский грузчик			Средство от нечистой силы
Черта характера		Изменник	Высший из богов Севера		
					Артист цирка
	Изогнутая картина	Гроза всех цаплин	Прежний хозяин Перу		
				Горы в Казахстане	Небесное тело
	Мусульманский сатана	Стяжатель, хапуга	Полевой дом бойца		
				Кишлак в горах	
	Родственница кунницы	Верёвочные лапти	Ёмкость для мусора		
				Звание у морских офицеров	Впадает в Аральское море
	Присматривает за баранами				
		Сочувственное отношение	Выступ на фасаде		
	Высота звука	Куча камней			

**pitstop**  
Журнал об автомобилях PITSTOP № 1(88) 2015

Издается с Октября 2007г.  
Собственник и издатель:  
ТОО «Нувэль Казахстан»  
Гл. редактор: Д. Саблин

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

Дизайн и верстка: info@nouvelle.kz  
Выходит ежемесячно  
Тираж 5 000 экз.

Рекламный отдел:  
ул. Попова 19, оф. 304  
Тел.: +7 (727) 2969 809  
Тел./факс: +7 (727) 2608 527  
E-mail: info@pitstop.kz

Редакция: ул. Серсенбаева 7  
Тел.: +7 (727) 2969 809

Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Знаком (P) отмечены статьи размещенные на платной основе

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственность за содержание рекламных объявлений и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за использование фотоматериала в рекламных материалах несет рекламодатель. Перепечатка запрещена без разрешения редакции.  
© «Pitstop» 2015г.

Отпечатано в типографии «Pride Print»  
Адрес: г. Алматы, ул. Мирзояна, 13-15  
тел.: 378-77-47.

Журнал Pitstop можно приобрести: В сетях КазПРЕСС, МирПРЕС, и киосках «Аид», «Бурда Алагау Пресс», а так же у частных распространителей.

Журнал можно получить бесплатно: в автосалонах г. Алматы

- RENAULT # 1 - г. Алматы, пр. Сулейманова, 187 "А"
- RENAULT # 2 - г. Алматы, мкр. Аксай-3А, 79А
- HYUNDAI - г. Алматы, пр. Сулейманова, 245а
- TOYOTA - г. Алматы, пр. Сулейманова, 151
- TOYOTA - Алматы, пр. Райымбека 505
- SUBARU - г. Алматы, ул. Тюлькубасская, 2
- NISSAN - г. Алматы, пр. Сулейманова, 243
- HONDA - г. Алматы, пр. Сулейманова 211
- SSANYONG - г. Алматы, пр. Сулейманова, 38а
- BMW | MINI - г. Алматы, пр. Райымбека, 115
- GAZ - г. Алматы, пр. Райымбека, 173
- «PERFECT» - г. Алматы, пр. Рыскулова 68а
- MERCUR AUTO - г. Алматы, ул. Майлина 79
- БИПАК Авто - г. Алматы, ул. Майлина, 240а
- BLUE STAR - г. Алматы, ул. Стасова 102
- Allur Auto - г. Алматы, Сулейманова 159А
- BRABUS - г. Алматы, проспект Сулейманова 187/2
- NEOCAR - г. Алматы, ул. Тунтубаева, 19

- На автомойках и в сервисных центрах**
- Автомойка Пейш - г. Алматы, ул. Кармысова, 86
  - CAR SERVICE ASV - г. Алматы, ул. Кармысова, д. 64
  - Leon-T+ - г. Алматы, пр. Рыскулова, 76
  - МЕДИНА - г. Алматы, ул. Рыскулова, д. 31
  - Formula-7 - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 131
  - «На Дунаевского» - г. Алматы, ул. Дунаевского, д. 20
  - TEMIР AVTO - г. Алматы, ул. Аносова, 129
  - IBS-Service - г. Алматы, пр. Сулейманова, д. 150а
  - Sonax - г. Алматы, ул. Центральная 1а
  - ASTRUM - г. Алматы, пр. Сулейманова, д. 110
  - «Pegas» - г. Алматы, пр. Райымбека, 206а/2
  - «Блеск» - г. Алматы, пр. Сейфуллина, д. 306
  - «Таза» - г. Алматы, ул. Шевченко, 96
  - DDT - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 476
  - «Вирта» - г. Алматы, пр. Рыскулова, д.66
  - «Форсаж» - г. Алматы, ул. Байтурсынова, 130
  - «Бархан» - г. Алматы, ул. Досмухамедова, д. 82
  - PS-AUTO - г. Алматы, ул. Тургут Озала 150
  - «Сайран» - г. Алматы, Төле би, 279д
  - «ЖОМАРТ» - г. Алматы, ул. Жандосова, д. 87
  - «АВТО-АЛЪЯНС» - г. Алматы, пр. Рыскулова, д. 68
  - «Интер-Сервис» - г. Алматы, ул. Сейфуллина, д. 321
  - «Автомир» - г. Алматы, пр. Райымбека, д. 225
  - «Москва» - г. Алматы, ул. Розыбакиева, 166 б
  - «Москва» - Коммунальная, 12





РЕКОМЕНДОВАН  
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую  
Kajetan  
Kajetanowicz*



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



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"**

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



# TITAN

GERMAN MOTOR OIL

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



**Phaeton  
DC**

Абсолютное качество для автомобилей  
Ultimate Automotive Solutions

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

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