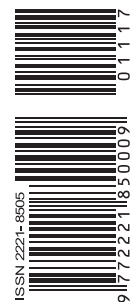


10
лет

pitstop
www.pitstop.kz



G-ENERGY НА «ХУНГАРОРИНГЕ»
РЕПОРТАЖ

NISSAN IMX CONCEPT
КОНЦЕПТ-КАР

BILSTEIN GROUP ENGINEERING
РЕПОРТАЖ

GORILLA DRIFT - V ЭТАП
АВТОСПОРТ

PORSCHE 718 GTS
АРСЕНАЛ

ОБЗОР НОВИНОК
ТЮНИНГ



BMW X2



KIA STONIC

DENSO

Иридий ТТ
TWIN-TIP
Экономичность
Платина
360°
Двухмерная
сварка
 $\Delta U = \Delta E_{\text{иридия}}$
Суперсварка
Качество
Технология
электрод
Ø 0,4 мм



IRIDIUM
TT

...значение имеет то, что внутри

Новые свечи Iridium TT — это самый тонкий в мире электрод диаметром 0,4 мм, превосходная воспламеняемость и увеличенный более чем в пять раз по сравнению со стандартными никелевыми свечами срок службы. Свечи Iridium TT обеспечивают лучшую топливную

экономичность и оптимальную работу двигателя на любых дорогах. Сочетание инноваций и оригинального качества, воплощенного в линейке продукции DENSO для рынка автозапчастей, дает вам возможность получить еще больше по разумной цене.



Где купить продукцию DENSO

www.denso-am.ru

vk.com/denso_official

Присоединяйтесь на YouTube: DENSO Russia

Driven by
Quality



Журнал Pitstop № 11 (122) 2017
Издается ежемесячно с октября 2007 г.
(12 номеров в год)

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»
Журнал зарегистрирован в Министерстве культуры и информации РК.

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008 г.

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

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

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

Дизайн и верстка: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

Авторы номера: Андрей Сафонов, Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Егор Белоусов.
Рекламные материалы, отмеченные словом «Реклама», и статьи с пометкой **PR** публикуются на платной основе.

Отпечатано: Print House Geopla. г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124.
Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2017

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



G-ENERGY: ИСПЫТАНИЯ ВЕНГЕРСКИМ КОЛЬЦОМ

В поездку на знаменитую гоночную трассу F-1 «Хунгароринг» (Венгерское кольцо) я собирался с особым настроением, во-первых, потому, что бывать в Будапеште мне еще не доводилось. А еще потому, что именно здесь успешно выступил семикратный чемпион Казахстана по автоспорту Александр Артемьев, с которым мы не так давно обсуждали его венгерскую гонку в редакции журнала.



STONIC – ЭТО СПОРТ И ТОНУС

В Kia хорошо осведомлены о стремительном приросте рынка небольших внедорожников. Как ожидается, к 2020 году этот сегмент вырастет до двух миллионов в год. Стремясь вписаться в тренд, компания выпустила модель Stonic, которую намерена уже в следующем году продать европейским покупателям в количестве 70 000 экземпляров.



НОВЫЙ ЗАВОД – НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ!

В августе этого года компания bilstein group сообщила о запуске в эксплуатацию своего нового, ультрасовременного завода в г. Эннепегаль. На открытии завода в составе приглашенных гостей побывал наш корреспондент и своими глазами увидел, как работает современная германская металлообрабатывающая индустрия...



ПЕРВОЕ ЯВЛЕНИЕ ВТОРОГО ИКСА

Концерн BMW недавно порадовал поклонников пополнением в иксовом семействе. Новинка, позиционируемая в классе Sports Activity Coupe (SAC), именуется X2. Автомобиль адресован активным молодым горожанам, в которых спортивные порывы permanently борются с любовью к неге и комфорту.



«BOSCH DIESEL SERVICE»: ОПЫТ УСПЕХА

Деятельность алматинского предприятия «Bosch Diesel Service» являет собой пример работы, изначально рассчитанной на долгосрочную перспективу. Открывшись более десяти лет назад, центр до сих пор продолжает предоставлять эксклюзивный сервис приверженцам дизельных моторов не только южной столицы, но и региона Центральной Азии, а также приграничных областей России. В этом году предприятие стало победителем конкурса «Лучший автосервис»...

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-классы для работников автосервиса

ЧИТАЙТЕ КАЖДЫЙ НОМЕР ЖУРНАЛА «АВТОМАСТЕР» НА САЙТЕ В PDF-ФОРМАТЕ

www.a-master.kz



ГДЕ ПАТРИОТ – ТАМ И РОДИНА?



Машинокомплекты для крупноузловой сборки автомобилей со звучным названием «Патриот» со второго квартала 2018 года начнут поступать на сборочные площадки предприятия «Азия Авто» в Усть-Каменогорске и филиала завода СЕМАЗ в городе Кокшетау.

Помимо этой модели Ульяновского автозавода на казахстанских предприятиях станут собирать «УАЗ-Хантер», а также фургоны, автобусы и санитарные автомобили. Это позволит отечественным

приобретателям техники воспользоваться при покупке льготным кредитом, льготой по НДС и сэкономить на утилизационном сборе. Кроме того, казахстанские УАЗы можно будет приобретать через сертификат о сдаче на утилизацию старой машины.

Между прочим, стоит отметить, что продукция Ульяновского завода традиционно пользовалась успехом в нашей стране – ежегодно россияне поставляли в Казахстан от тысячи до пяти тысяч машин.

На костанайском автосборочном предприятии «СарыаркаАвтоПром» в ноябре запустили модернизированную универсальную линию, позволяющую сваривать, собирать и красить автомобили как рамной, так и безрамной конструкции.

Модернизация позволяет костанайцам изготавливать по технологии «монокок» китайский кроссовер JACS3, причем эту модель, как и ряд других, предприятие планирует поставлять на экспорт в Российскую Федерацию.

Напомним, «СарыаркаАвтоПром» на

сегодняшний день выпускает несколько моделей JAC, в том числе с электроприводом, а также автомобили под брендами Peugeot и Iveco, поставляя продукцию не только на отечественный рынок, но и в Таджикистан. Причем в 2017 году экспортные поставки выросли в 3,7 раза по сравнению с прошлым годом. Выпустив за 10 месяцев текущего года свыше 4000 автомобилей, предприятие перечислило в бюджет более 800 млн тенге, в то время как в прошлом году объем отчислений составлял лишь 131 млн тенге.

НОВАЯ ЛИНИЯ – РАСТУЩЕМУ ПРОИЗВОДСТВУ



Согласно изменениям, внесенным в правила регистрации транспортных средств, с начала следующего года платить по повышенному тарифу придется уже за большее количество номерных

Э, КРАСАВЧИК! ГОТОВЬ ДЕНЬГИ!

знаков. А в конце ноября вступят в силу еще некоторые изменения.

Так, повысились расценки на

номера, начинающиеся с нуля – до 5700 процентов от МРП, а если они сопровождаются еще и одинаковыми буквами – до 11 400 процентов от МРП. За номера кратные сотне или с трижды повторенной цифрой придется выложить 13 700 процентов от МРП, при наличии одинаковых букв – 19 400 процентов. Номера с двумя нулями обойдутся приобретателю в 22 800 процентов, а при их сопровождении троекратным повторением буквы от государства выйдет небольшая оптовая скидочка – красивый номер будет стоить 28 500 процентов от расчетного показателя. Покупатель престижного номера теперь может сам выбрать комбинацию букв.

Что же касается новшеств, вступающих в силу с ноября 2017 года, то они, в частности, подразумевают отмену осмотра автомобиля при первичной регистрации, если машина была приобретена у официального дилера в Казахстане.



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий



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

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

www.avtomalyar.kz

Вместительность грузового фургона с дизайном внедорожника должна прийти по вкусу тем, кто использует один автомобиль и в работе, и на отдыхе с семьей. Хозяин машины может трансформировать салон в очень

CRUISER ГРЯЗИ НЕ БОИТСЯ

Toyota отметилась на Токийском автосалоне – 2017 новым жанром, показав концептуальный гибрид фургона с кроссовером. Автомобиль, именуемый Tj Cruiser, адресуется любителям активного образа жизни.



вместительное пространство, стоит лишь сложить все сиденья, кроме водительского, и можно получить обширную плоскую поверхность, которая примет поклажу длиной до 3 метров или послужит удобным спальным местом.

В прямоугольном салоне Tj Cruiser

высокие потолки, спинки сидений и пол имеют многочисленные точки крепления, а большая задняя дверь обеспечивает легкую погрузку и выгрузку крупногабаритных предметов, например, таких как велосипеды. Впрочем, раздвижные боковые двери тоже довольно удобны

для погрузки, а также для входа внутрь салона. Помимо всего прочего Tj Cruiser может похвастаться прочной подвеской, крупными колесами и специальным защитным покрытием, которое предохранит капот, крышу и крылья автомобиля от царапин и грязи.

Успейте забронировать **ВЕДУЩЕГО**
на **НОВОГОДНИЙ КОРПОРАТИВ**

#шоумен **#ДОРОНИН ДМИТРИЙ**
+7(701) 22 44 44 8

2018

G-ENERGY:



ИСПЫТАНИЯ ВЕНГЕРСКИМ КОЛЬЦОМ

В поездку на знаменитую гоночную трассу «Формулы-1» «Хунгароринг» (Венгерское кольцо) я собирался с особым настроением, во-первых, потому, что бывать в Будапеште мне еще не доводилось. А еще потому, что именно здесь успешно выступил семикратный чемпион Казахстана по автоспорту Александр Артемьев, с которым мы не так давно обсуждали его венгерскую гонку в редакции журнала. Там, на Венгерском кольце, в городе Модьород, неподалеку от Будапешта, гонял великий Айртон Сенна, прозванный журналистами волшебником, а также такие звезды автоспорта, как Михаэль Шумахер, которому принадлежит рекорд круга, Нельсон Пике, Ален Прост, Найджел Мэнселл, Дженсон Баттон, Мика Хаккинен, Дэвид Култхард, Рубенс Баррикелло и Льюис Хэмилтон, который одержал здесь 5 побед в Гран-при...



Благодаря приглашению компании «Газпромнефть – смазочные материалы» мне в компании коллег из Беларуси, Греции, Грузии и России предстояло не только увидеть заезды гоночных болидов Formula Renault 2.0 в состязании на Кубок G-Energy, но и понаблюдать работу мобильной лаборатории, исследующей пробы масла G-Energy Racing 15W-50, которое планировалось эксплуатировать в этих спортивных автомобилях.

Из Будапешта к комплексу Hungaroring международную команду журналистов и фотокорреспондентов вез комфортабельный микроавтобус, из окон которого было так приятно видеть уютные пригороды венгерской столицы, обустроенные дачными домиками примерно одинаковой величины, с зелеными лужайками, невысокими оградами, с золотой и алой листвой на деревьях. Будапештская осень так напоминает алматинскую...

Умиротворенное настроение, охватившее нас по пути к гоночной трассе, быстро сменилось на азарт и волнение, как только нас приняло в свои широкие объятия Венгерское кольцо. Это целый комплекс, включающий в себя многое – от автомобильных тренажеров с виртуальной реальностью, трасс для картинга и квадроциклов до формульной петли. Кстати говоря,

довольно короткой, всего 4,381 км. Короче нее только городская формульная трасса в Монте-Карло.

К моменту нашего прибытия отовсюду уже слышался рев двигателей – с одной стороны венгерские автолюбители упражнялись в парном вождении, сидя спиной друг к другу в старенькой машине с двумя рулями. Стараясь действовать как можно более согласованно, они разворачивали колеса на передней и задней оси и таким образом пытались как можно ближе зайти в поворот и выйти из него без столкновений с препятствиями. У некоторых пар получалось! По другую сторону на большом треке прогревали двигатели и резину полноценные гоночные спорткары, а впереди прыгали по горкам квадроциклисты разных возрастов – девчонки и мальчишки, а также их родители. И даже дедушки с бабушками. Не увидели мы здесь разве что мотоциклистов, которых в Будапеште более чем достаточно, зато самолеты над нами расчерчивали небо полосами в разных направлениях. Но их было не слышно.

В погоню за эффектными снимками мы энергично отправились вдоль петляющей трассы, но вскоре каждый присмотрел себе место по душе – кто на резком изгибе, а кто на прямой, и стали ждать старта. Слышно его было издалека, а визуально начало гонки обозначили еще и напуганные ревом моторов птицы, спешно взмывшие в небо.

К сожалению, рева трибун, эмоций и поддержки зрителей гонщики не получили. Избалован здешний поклонник автоспорта громкими именами и титулами, соревнованиями, которые зачастую превращаются в полномасштабные красочные шоу с развлекательной программой, конкурсами, торговлей вкусностями и автосувенирами.

Однако у нас, как и у организаторов этого соревнования, цель была другая. Состояла она в изучении качества масла G-Energy. Насколько хорошо оно перенесет такое испытание, как формульная гонка? Это предстояло узнать в гараже G-Energy Team.

Излишне, наверное, говорить о том, насколько быстрее движется спортивный болид, чем не очень спортивный журналист. Когда мы добрались по согретой солнцем трассе к гаражу, машины уже были установлены на ступени и даже успели остыть. Довольные гонщики сбросили свои «доспехи», а у машин, с которых сняли задние панели корпуса, колдовали хмурые немногословные механики в нарядных белых рубашках.





Photo: ©www.formula.hu

Специалист отдела испытаний «Газпромнефть – СМ» Александр Волков производил забор проб масла после тренировочных и соревновательных заездов. Внешне эта процедура мало чем отличалась от забора крови в медицинской лаборатории – настолько много здесь было специальных емкостей, пробирок и трубочек.

Лаборатория имеет автономный источник электропитания в виде встроенного аккумулятора, весь комплект оборудования уместается в небольшом кофре.

Анализ начинается с калибровки приборов – инфракрасного Fluid Scan, а затем и рентгенографического xSort. Для этого в помещении производится

забор воздуха, определяется влажность, иначе в измерениях могут возникнуть погрешности. Затем в сканеры помещается свежее масло, компьютер фиксирует его параметры как эталон.

После забора масла из картеров болидов оно также последовательно помещается в два компактных спектрометра. В первом исследуются изменения образца по сравнению с эталонным, свежим маслом, определяется щелочное число, коэффициент истощения присадок, наличие в масле охлаждающей жидкости, воды и сажи. Наличие изменений позволяет специалистам делать соответствующие выводы о моюще-диспергирующих и антиокислительных свойствах масла. Рентгенографический сканер призван выявлять в масле металл и внешние загрязнения, что свидетельствует об износе деталей мотора или дефектах в очистке воздуха.

В результате анализа проб масла G-Energy по итогам гонки специалистом был вынесен однозначный вердикт: «...продукт обеспечивает нормальную работу силового агрегата, сохраняет необходимые противознозные свойства, сохраняет эксплуатационные физико-химические параметры, двигатель в надлежащем техническом состоянии». Как говорится, что и требовалось доказать. И вот еще один красноречивый нюанс – члены спортивной команды, тестировавшей масло G-Energy, используют его в



Photo: ©www.formula.hu

повседневной жизни, в своих гражданских автомобилях. А лаборатория, работу которой мы наблюдали, обеспечивает контроль качества масла не только на гоночных трассах, но и на крупных автотранспортных предприятиях, в сельском хозяйстве и других сферах промышленной деятельности, где широко применяются машины.

Роман Зимовец, заместитель генерального директора компании «Газпромнефть – смазочные материалы» по маркетингу и стратегическому развитию, так прокомментировал состоявшееся мероприятие:

– Сегодняшние заезды на «Хунгароринге» – один из элементов совместного продвижения «Газпромнефть – СМ» с венгерскими спортсменами продуктов G-Energy на региональном рынке. Венгрия является для нас рынком номер один в Восточной Европе, эта страна очень удобна с точки зрения логистики.

Масла G-Energy продаются в 65 стран мира. Мы уже давно и системно присутствуем в Италии, там у компании есть производство. А в Венгрии у нас работает надежный дистрибьютор, который за 2 года достиг заметных успехов в продвижении бренда, мы широко представлены в розничной сети станций техобслуживания и на заправках. Есть значимые достижения и в реализации индустриальных продуктов. Сейчас в Венгрии G-Energy удерживает около 2% рынка.

На «Хунгароринге» в день гонок присутствовали контрагенты и потенциальные клиенты G-Energy, с которыми представители компании провели ряд встреч и заключили соглашения о сотрудничестве. Наши потенциальные и состоявшиеся партнеры своими глазами видели, как масло заливается в болиды, как оно тестируется после заездов, все это вызывает гораздо большее доверие, чем просто покупка в магазине.

Корр.: Расскажите, пожалуйста, о том масле, которое сегодня работало в двигателях спортивных машин.

– Это специальные масла G-Energy Racing. Линейка была создана в 2014 году в сотрудничестве с «МАЗ-СПОРТавто» и G-Energy Team. Сейчас линейка расширяется, новинки тестируются и обкатываются.

Корр.: Кого в Венгрии вы считаете основным конкурентом?

– Безусловно, это местный производитель с очень популярным в стране брендом MOL, присутствуют здесь и польские производители. Но мы



ведем активное продвижение наших продуктов, в ноябре здесь в точках розничных продаж стартует акция, предусматривающая вручение покупателям масел G-Energy различных призов, главным из которых будет автомобиль.

Корр.: Но ваше главное преимущество – это...

– Качество, ассортимент,

инженерно-технический сервис и, конечно, цена. Рынок смазочных материалов довольно консервативен, поэтому активным движением можно добиться значимых преимуществ.

Корр.: В Казахстане продукты G-Energy появились в связке со станциями техобслуживания G-Energy service. Эта практика актуальна и для выхода на рынок Венгрии?



Photo: ©www.formula.hu

– Да, такой сервис для легковых автомобилей у нас здесь уже есть. Большая станция, открывшаяся в прошлом году, расположена в пригороде Будапешта. Кстати говоря, именно на ней мы впервые встретили венгерские гоночные автомобили, которые заправлялись нашими маслами. С этого началось сотрудничество с местными спортсменами.

Корр.: Пользуясь случаем, хотелось бы узнать, насколько успешны дела у G-Energy в Казахстане?

– Мы довольны работой в Казахстане, дела там идут неплохо за счет близости нашего производства в Омске, стало быть, логистика проста. Сейчас мы несколько изменили маркетинговую политику. Если до недавнего времени в продажах доминировали простые продукты и наливные объемы в цистернах, то сейчас это развитие фасованной премиальной продукции. Думаю, что в следующем году на рынке Казахстана мы вырастем более чем на 20% по сравнению с нынешним. Страна является для нас точкой входа на регион Центральной Азии и Монголии.

Корр.: Каких новых шагов нам стоит ждать от бренда в Казахстане в ближайшем будущем?

– Вскоре в Караганде планируется открытие центра технических компетенций G-Energy. Центр будет иметь самое современное диагностическое оборудование, макеты, в нем будет шоу-рум, выставка продукции.

По возвращении в Будапешт команда журналистов посетила исторические памятники города и побывала в здании венгерского парламента. Конечно же, мы не могли не обратить внимание, на каких машинах передвигаются будапештцы. Автомобили здесь разные, много выдавших виды BMW, Volkswagen, Mercedes. Однако крупные внедорожники встречаются редко, что и понятно – парковаться и даже ездить на них по узким улочкам Будапешта крайне неудобно. Встречали мы здесь и старенькие «жигули». Много мотоциклистов, велосипедистов, а на площадях и в парках уже всю катаются электробайки на широких колесах, с рулями, как у знаменитых чопперов.

В общем, поездка получилась очень интересной, поучительной, насыщенной и информативной. Маленькая, но такая «умная» лаборатория, которая может узнать о масле все, просто поразила. Конечно, обычному автолюбителю она не нужна, ему достаточно приобретать масло не где попало да не забывать о плановом техобслуживании автомобиля. А для спортсменов или крупных промышленных предприятий такое оборудование стало бы просто незаменимым. ■



В КОНКУРСЕ АВТОМЕХАНИКОВ TOYOTA И LEXUS ВЫИГРАЕТ КЛИЕНТ

Впервые в Казахстане прошел большой межрегиональный конкурс автомехаников Toyota и Lexus дилерской сети Казахстана и Кыргызстана. Опытнейшие специалисты боролись за звание лучшего мастера в первом региональном профессиональном конкурсе, который завершился 26 октября в Алматы.

Организатор конкурса — компания «Тойота Мотор Казахстан» — стремится всячески повышать качество сервисного обслуживания в дилерских центрах, чтобы каждый клиент уезжал довольным. Особый фокус — на улучшение знаний и навыков сервисных специалистов дилерских сетей через регулярные семинары и тренинги.

Минувший конкурс дал понять, насколько эффективными были усилия «Тойоты».

17 лучших автомехаников из всех дилерских центров Toyota и Lexus обеих стран приехали за долгожданной победой и чемпионским титулом профессионала наивысшей квалификации.

Конкурсные задания раскрыли опыт мастеров со всех сторон: вначале участники демонстрировали элементарные слесарные навыки, но ближе к финалу их ждал серьезный экзамен в виде автомобилей с гибридными двигателями.

Соревнования шли в условиях жестких временных рамок, спортивного азарта и волнения. Каждый чувствовал высокую ответственность, представляя свой дилерский центр. Пришлось попотеть!

Судейская коллегия в составе представителей «Тойота Мотор Казахстан» и дилеров Toyota и Lexus тщательно следила за процессом: соблюдают ли участники технологии, правила ремонта и диагностики, правильно ли применяют оборудование и измерительные инструменты.

В итоге три победителя — Ильдар Загрутдинов («Тойота Центр Павлодар»), Андрей Прасолов («Тойота Центр Шыгыс») и Максим Доценко («Тойота Сити Астана»), выявленные по количеству набранных баллов, взошли на подиум. Призеры получили медали и ценные призы, а дилеру-победителю вручен переходящий чемпионский кубок от Toyota Motor Corporation («Тойота Мотор Корпорэйшн»).

«Тойота Мотор Казахстан» регулярно обучает сервисных специалистов и тщательно тестирует их знания и опыт, чтобы ремонт и обслуживание клиентских автомобилей были на высшем уровне. В этот раз устроили проверку в виде соревнований. Участники продемонстрировали профессионализм высочайшего уровня. Выигрывает от этого в первую очередь клиент, уверены в «Тойота Мотор Казахстан».

«О чем мы мечтаем больше всего? О том, чтобы наши клиенты всегда были довольными и счастливыми. Неважно, приобретают ли у нас автомобиль или пользуются услугами сервисного обслуживания. Поэтому мы непрерывно повышаем качество сервиса, реализуя свежие идеи. Это соревнование — яркий тому пример. Мы первыми провели подобный конкурс межрегионального масштаба в автоиндустрии Казахстана и Кыргызстана! И очень рады, что имеем возможность инвестировать в развитие знаний и навыков наших специалистов, которым доверяют наши клиенты», — отметил президент «Тойота Мотор Казахстан» г-н Кит Мэтью Симмонс.



BOXSTER И CAY

Компания Porsche обновила линейку 718 GTS двумя двухместными спортивными моделями — Boxster и Cayman. Автомобили получили более мощные моторы, изменения в экстерьере и интерьере.



Благодаря недавно разработанному впускному каналу и оптимизированному турбонагнетателю для 2,5-литрового четырехцилиндрового двигателя «Бокстер» стал на 15 л. с. мощнее модели 718 S, теперь мотор выдает до 365 л. с. Атмосферные двигатели GTS с наддувом он превосходит и вовсе на 35 «лошадей».

Трансмиссия для обеих новинок предусмотрена мануальная шестиступенчатая. Само собой, спорткары имеют такие дополнения, как векторизация крутящего момента, механическая блокировка заднего дифференциала и активное управление подвеской. Boxster и Cayman ускоряются до сотни за 4,1 секунды, максимальная скорость равна 290 км/ч.

Визуально обновленные модели отличаются от предшествующих новым передним фартуком спортивного дизайна и окрашенными в черный цвет световыми модулями с биксеноновыми фарами. Сзади в черном выполнены тонированные фонари, логотипы, фартук и расположенные по центру трубы спортивной выхлопной системы. Также в атласном черном цвете у основания дверей красуются логотипы, гармонирующие с черными 20-дюймовыми колесными дисками.

Гены GTS формируют интерьер



моделей, в стандартной комплектации которых присутствует секундомер пакета Sport Chrono как символ скорости, интегрированный в центр торпедо. Оба регулируемых сиденья в автомобилях отделаны алькантарой и имеют анатомическую форму с хорошей боковой поддержкой, подголовники

украшены логотипами GTS. Многофункциональный руль, центральная консоль и подлокотники также отделаны алькантарой.

Любителей спортивного вождения наверняка порадует такая опция, как приложение Porsche Track Precision. Оно позволяет автоматически записывать,

отображать и анализировать данные об управлении спорткаром на смартфоне.

Boxster и Cayman уже можно заказать в европейских автосалонах, а сами автомобили появятся здесь к декабрю. Цена в Германии на 718 Cayman GTS стартует с 76 137 евро, а на 718 Boxster GTS – от 78 160 евро. ■

**НОВЫЙ
УСТАНОВОЧНЫЙ
ЦЕНТР**

АВТОТРЕЙД
АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОСТЕКЛА

**УСТАНОВКА
АВТОСТЕКЛА
И РАДИАТОРОВ**

ПР. СЕЙФУЛЛИНА, 202
☎ 7-777-807-87-73
☎ 7-727-232-13-17

НА УСТАНОВКУ
ГАРАНТИЯ
5
ЛЕТ

KIA STONIC

— ЭТО СПОРТ И ТОНУС

В Kia хорошо осведомлены о стремительном приросте рынка небольших внедорожников. Как ожидается, к 2020 году этот сегмент вырастет до двух миллионов в год. Стремясь вписаться в тренд, компания выпустила модель Stonic, которую намерена уже в следующем году продать европейским покупателям в количестве 70 000 экземпляров.

Новинка проектировалась во франкфуртских студиях компании с участием специалистов из дизайн-центра в Намьянге (Южная Корея). Базой для создания автомобиля послужил новейший Kia Rio, откуда, в частности, в переднеприводный Stonic перекочевали бензиновые и дизельные силовые агрегаты. Однако новая модель чуть длиннее и выше прототипа, да и некоторые индивидуальные черты в

дизайне и настройках не дадут перепутать ее с собратьями.

Первоначально планировалось строить автомобиль исключительно для Европы, но затем было решено продавать его и в Корее. Стоит заметить, что наиболее варибельная линейка готовится автопроизводителем для Великобритании, где Stonic будет представлен в пяти версиях комплектации и отделки. В качестве потенциальных

приобретателей новинки в Kia рассматривают тех автолюбителей, кто пожелает перейти классом выше от супермини, трехдверных хетчбэков и ультракомпактных эвнов.

Наиболее запоминающимися чертами индивидуального дизайна Kia Stonic создатели модели считают фальшрадиаторную решетку в форме носа тигра, отличительную С-стойку и общую сглаженную горизонтальную



прямолинейность автомобиля. Еще одна яркая особенность новинки заключается в двухцветной окраске — крыша, внешние зеркала и спойлер могут быть исполнены в черном, красном, лаймовом или оранжевом цвете в зависимости от окраса основной части кузова, а в салоне цветные акценты предусмотрены на сиденьях, вокруг нижней части центральной консоли и экрана. Таким образом, в автомобиле могут сочетаться, например, такие варианты, как «полуночный черный» с красным, «графит» с липовой зеленью, а «городской серый» или «серебристый атлас» — с оранжевым. Опционально палитру можно дополнить цветными бамперами, внешними зеркалами и ручками.

Stonic комплектуется тремя двигателями — литровым T-GDi (Turbocharged Gasoline Direct-injection) мощностью 118 л. с., наддувным 1,4-литровым мотором с многоточечным впрыском (MPi) мощностью 98 л. с. и 1,6-литровым турбодизелем CRDi мощностью 108 л. с. С литровым двигателем разгон до сотни осуществляется менее чем за 10 секунд, а дизель является самым экономичным из представленной линейки моторов. Стандартная комплектация предусматривает наличие в Stonic системы «старт/стоп». Все версии автомобиля имеют шестиступенчатую механическую коробку передач.

Подвеска здесь та же, что и в Kia Rio — с независимыми стойками Макферсона спереди и торсионной балкой сзади. Однако инженерами была проведена обширная перенастройка,



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

www.autoviz.kz



учитывающая более высокие дорожный просвет и центр тяжести Stonic. Все модели оснащены 17-дюймовыми легкосплавными дисками. Производитель заверяет, что новый автомобиль не разочарует владельца управляемостью и устойчивостью как на узеньких улочках, так и на магистралях или вне асфальта.

Интерьер Stonic отличается от Rio в лучшую сторону меньшим количеством кнопок и переключателей, наличием USB-портов спереди и сзади. В автомобиле имеется 7,0-дюймовый дисплей, Bluetooth и аудиосистема с радио и MP3, управлять которой можно кнопками на руле. Интеграция смартфонов на Android Auto и Apple CarPlay является стандартной для всех диапазонов комплектации машины.

Помимо этого автомобиль оснащен кондиционером, электростеклоподъемниками, рейлингами, датчиками парковки задним ходом, электрорегулировкой зеркал с подогревом, автоматической регулировкой угла наклона фар, двухпозиционными проекционными фарами и светодиодными огнями дневного света. В наивысшей комплектации приобретатель получит

еще и подогрев передних сидений, педали из нержавеющей стали, черную обивку с цветовыми акцентами, климат-контроль, светодиодные задние фонари, защитное стекло на задние



боковые окна, защиту стекла задней двери, хромированную отделку окон и внутренних дверных ручек, а также двухэтажный багажный отсек и другие дополнения.

Все версии автомобиля имеют щедрую оснастку с широким спектром активных функций безопасности. В частности, здесь присутствует электронный контроль устойчивости, векторизация крутящего момента, помощь при старте в гору, автономное аварийное торможение, предупреждение о сходе с полосы и автоматическое переключение головного света в зависимости от дорожных условий. Опционально доступен парковочный ассистент и система обнаружения слепых зон.

На KIA Stonic распространяется семилетняя гарантия. Автомобиль уже поступил в продажу в Европе, цены на новинку колеблются в пределах 7 млн 251 тыс. до 9 млн 120 тыс. тенге в зависимости от комплектации. ■





НОВЫЙ ЗАВОД – НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ!

В августе этого года компания bilstein group сообщила о запуске в эксплуатацию своего нового, ультрасовременного завода в г. Эннепеталь, расположенного близ хорошо известной производственной площадки Ferdinand Bilstein и логистического центра компании, о которых мы рассказывали читателям в журнале Pitstop № 12-2016 (см. архив статей на www.pitstop.kz). На открытии завода в составе приглашенных гостей побывал наш корреспондент и своими глазами увидел, как работает современная германская металлообрабатывающая индустрия, что такое европейские экологические стандарты и как высокие технологии сегодня помогают проектировать и серийно производить сложные автокомпоненты и запчасти.



Новый завод получил название bilstein group Engineering, он специализируется на производстве автозапчастей и автокомпонентов под брендами febi (включая легковое и грузовое направление), Blue Print и SWAG.

Расположен он в жилой части города, и этот факт немного удивил нас, ведь в большинстве случаев производственные площадки выносятся за пределы спальных районов и жилых зон. Здесь же с территорией завода соседствуют ухоженные частные домики с приусадебными участками и зеленые массивы заповедников. Как выяснилось позже, такое мирное соседство стало возможным благодаря новейшим технологиям, которые были использованы при строительстве завода

и обустройстве прилегающих территорий. bilstein group Engineering полностью отвечает жестким экологическим требованиям Германии, исключаям какой-либо урон окружающей среде. А местные жители при этом получили возможность найти работу недалеко от дома.

Размеры завода впечатляют: 27 000 квадратных метров, 10 000 из которых занимают производственные цеха с огромными современными станками, управляемыми компьютерами. Остальную площадь занимают складские помещения, офисы, лаборатории и святая святых – инженеринговые отделы, в которых начинается «жизнь» любой выпущенной на заводе детали.

Прогулявшись по заводу, еще больше удивляешься тому, насколько тщательно выверено и разумно распределено его внутреннее пространство – до мелочей продумана среда обитания сотрудников: созданы функциональные и удобные рабочие места, офисы, комфортабельные комнаты отдыха, столовые и технические помещения. Инженеринговый отдел, расположенный на втором этаже завода, имеет прозрачное остекление – так создается атмосфера совместной работы тех, кто планирует и распределяет, с теми, кто непосредственно трудится на производстве.

Для людей с ограниченными возможностями, чей труд используется на некоторых участках завода, также созданы благоприятные условия – ступени и барьеры между помещениями отсутствуют, а на этажах функционируют комфортабельные лифты.

В цехах завода много свободного пространства и воздуха, много естественного света. Как мы уже упомянули, здание завода проектировалось и возводилось с применением современных технологий. Так, к примеру, крыша имеет стеклянные витражи и пропускает в дневное время большое количество солнечного света, что в значительной степени снижает энергозатраты. Кроме того, на крыше установлены солнечные батареи, позволяющие компенсировать более половины потребностей завода в электроэнергии. Но и это еще не все. Стены завода покрыты специальными панелями, которые поглощают шум и вибрации и удерживают тепло. А ультрасовременная система вентиляции фильтрует воздух в обоих





направлениях и, используя тепловую энергию, выделяемую станками, нагревает воду и регулирует температуру в помещениях и производственных цехах. Помимо всего прочего на заводе предусмотрена и рекуперация воды, используемой для технических нужд. Она собирается в специальных резервуарах, фильтруется и используется вновь и вновь.

Завод — это, конечно же, не только стены и станки, это прежде всего люди.

И руководство нового завода называет комфортное функционирование, безопасность и мотивацию персонала приоритетными. Причем постоянному повышению квалификации и обучению новых сотрудников здесь уделяется особое внимание.

Как и положено, теоретические знания соискатели получают в специализированных учебных заведениях Германии. Затем следует практика, для этих целей на заводе

имеется специальный участок, оборудованный станками и всевозможными приспособлениями, позволяющими обрабатывать различные материалы, постигать нюансы металлообработки. Для тех, кто уже работает на заводе, есть возможность повышения квалификации за счет компании и последующего карьерного роста. Примечательно, что любой сотрудник завода имеет возможность стать его акционером, и это хорошая мотивация для тех, кто ищет стабильности.

Завод функционирует как единый механизм, в котором каждый сотрудник выполняет определенную функцию. Например, инженеры отдела R&D (Research and Development) работают над внедрением в производство новых деталей, создают технические чертежи, дают технико-экономическое обоснование производства. Также работающие в этом отделе специалисты определяют, из каких материалов и на каких станках будет изготавливаться запчасть. Кстати, к сырью здесь предъявляют повышенные требования, и в числе поставщиков металла, литых заготовок и различных пластмассовых и резинотехнических изделий преобладают германские производители. Все образцы проходят



тщательную проверку в лабораториях завода, а химический анализ регулярно проводится в специализированных институтах Германии.

Далее в производственной цепи идет работа отдела планирования и инженеров-производственников, которые следят за тем, чтобы запчасть была изготовлена вовремя и в необходимом объеме. При этом учитывается загрузка каждого станка, распределяется время задействованных в производстве сотрудников.

Общий объем производства формируется одновременно через несколько каналов, а управляет этими процессами отдел планирования. Это и заказы, поступающие с автоматизированного склада, система которого учитывает количество запчастей, находящихся на хранении, и при снижении остатков автоматически передает данные в отдел планирования.

Весомую часть в общем объеме производства занимают заказы от сторонних производителей. Не секрет, что металлические детали, произведенные на заводах bilstein group, можно встретить во многих узлах и агрегатах германских производителей автокомпонентов. Часть запчастей имеет логотип компании. Часть, согласно контракту, поставляется в виде запчастей «по пате» — в основном это всевозможные валы, шкивы и другие металлические компоненты.

Кстати, о металлообработке. На заводе используются современные многофункциональные станки, позволяющие с высокой точностью обрабатывать различные стали и сплавы и производить до 24 операций над одной заготовкой, включая фрезеровку под различными углами, сверление, нарезку резьбы и всевозможных шлицов, как внешних, так и внутренних, и даже штампование внутренних поверхностей. Весит один такой аппарат порядка 16 тонн, а управляет им всего один человек.

Мелкие детали, производимые серийно, изготавливаются в автоматическом режиме, с использованием предустановленной оснастки. Изготовление более сложных запчастей требует постоянного участия оператора, который устанавливает заготовку в станок, при необходимости меняет оснастку и осматривает готовую запчасть на предмет дефектов. В случае с многокомпонентными запчастями, такими как натяжители цепей привода ГРМ или масляные и водяные насосы, мастер после фрезеровки отдельных компонентов производит сборку изделия на своем рабочем месте, задействуя





при этом несколько станков и приспособлений. Такие запчасти в финале проходят обязательную проверку. К примеру, масляные насосы помимо визуального осмотра тестируются под давлением, с использованием необходимого температурного режима и масла с предписанными вязкостными характеристиками.

В случае с изготовлением запчастей, требующих последующей закалки и шлифовки, после этапа фрезеровки они поступают на соответствующий участок. Закаливание производится

индукционным способом. Если деталь требует химической обработки, ее передают стороннему поставщику и после обработки возвращают на завод для проверки ее качества и последующей отправки на участок упаковки.

Шлифовка готового изделия осуществляется на заводе, при этом детали, требующие особой точности, обрабатываются на современных станках, позволяющих производить замеры непосредственно во время процесса шлифовки.

Любая изготовленная на заводе

запчасть проходит многоступенчатый контроль качества. Для тестирования аппаратным способом на заводе функционирует специальная лаборатория, оборудованная новейшей техникой. В ее помещениях поддерживается оптимальная температура, необходимая для правильного функционирования всевозможных датчиков. В этом отделе трудятся профессионалы с наивысшей квалификацией. У каждого из них имеется высшее техническое образование и, что примечательно, солидный опыт работы на участке производства.

Поступившая в лабораторию деталь или готовая запчасть измеряется с использованием современного инструментария и всевозможных трехмерных линеек и сканеров и обязательно взвешивается. Некоторые запчасти проходят штучную проверку, как, например, шестерни коробки передач для определенных моделей Ferrari. Крупносерийные запчасти тестируются на уровне образца из каждой партии.

В рамках экскурсии по новому заводу побывали мы и в логистическом центре компании. Часть продукции здесь хранится в упакованном виде, часть — в консервирующей смазке и упаковывается непосредственно перед



отгрузкой. Так оптимизируется площадь склада и снижаются затраты на транспортировку.

Многоуровневый центр оснащен автоматизированной системой хранения. Поступившие сюда запчасти распределяются по специальным ячейкам, при этом система сохраняет в памяти адрес ячейки, количество помещенных в нее запчастей и их артикул. Загрузка и отгрузка на склад осуществляются с помощью автоматизированных манипуляторов, которыми также управляет компьютер. Система отслеживает наиболее востребованные запчасти и помещает их на хранение в ближайшие ячейки для более оперативной последующей отгрузки.

По мере необходимости запчасти поступают на этап упаковывания, где задействован как ручной труд, так и роботизированные конвейеры, позволяющие упаковывать большие партии продукции. Вручную, как правило, упаковываются те запчасти, которые требуют специальных вложений, таких как крепежные болты, прокладки и т. д. Упакованная продукция получает соответствующую маркировку и информационную брошюру на языке страны, в которую в последующем запчасть будет отгружена.

Непосредственное формирование палет перед отправкой клиенту также происходит в логистическом центре на специально оборудованной линии. Оператор этого участка получает необходимые запчасти в упакованном виде со склада хранения по конвейеру и комплектует палету согласно полученному наряду. Его рабочее место оборудовано специальным пультом, позволяющим управлять конвейером и производить подсчет отгруженных запчастей. То есть каждая загруженная в палету запчасть учитывается компьютером, а в финале происходит контрольное взвешивание готовой к отправке палеты — с учетом веса загруженных запчастей и их упаковки.

Далее палеты поступают на склад временного хранения, откуда их развозят по всей Германии и отправляют дистрибьюторам компании bilstein group по всему миру.

Увидели мы в числе прочих и палеты с адресом известной казахстанской компании. А это значит, что те же запчасти (и с тем же качеством немецкого оригинала), которые поступают потребителям в Германии, получают и наши, казахстанские дистрибьюторы!





НОЯБРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

110 лет назад

24 ноября 1907 года родился Фридрих Гайгер – многолетний глава дизайнерского отдела Daimler-Benz, автор и соавтор ряда выдающихся «Мерседесов». Карьеру в Daimler-Benz Гайгер начал в 1933 году, занимаясь кузовами для спортивных машин. Именно его перу принадлежит ныне культовый Mercedes 500K / 540K Special Roadster (W29). После войны характер его работы не изменился, и вторым шедевром Фридриха Гайгера стал не менее знаменитый 300SL «крыло чайки» (W198). Именно Гайгеру принадлежит сама идея нестандартного подвеса дверей, компенсировавшего неудобство слишком высоких порогов. Он же придумал разместить в центре радиаторной решетки огромную звезду – ныне неотъемлемый атрибут всех спортивных «Мерседесов». Вскоре после этого на Daimler-Benz взяли за создание полноценного дизайнерского отдела, и Фридрих Гайгер его возглавил. С этого момента ни один «Мерседес» уже не был творением единственного дизайнера. Главным принципом Фридриха Гайгера стало формирование команды из нескольких сильных дизайнеров для каждого нового проекта. С одной стороны, это позволяет генерировать больше идей и продуктивно их обсуждать, с другой – быстрее расти перспективным специалистам, работающим в тесной связке со старшими товарищами. В середине 60-х с Гайгером трудились такие мастера, как Поль Брак, Бруно Сакко и Йозеф Галлитцендёрфер. Брак в 67-м покинул Daimler-Benz ради личной славы, но благодаря налаженной работе дизайнерского



Фридрих Гайгер

отдела даже от ухода звезды такой величины компания не пострадала. Последним автомобилем, в создании которого поучаствовал Гайгер, был хорошо нам знакомый E-класс W123. В последний день 1973-го Фридрих Гайгер ушел в отставку. Скончался он 13 июня 1996 года.

70 лет назад

3 ноября 1947 года британской компанией Singer анонсирована модель, известная как SM1500. Как и все британские машины конца 40-х, новый Singer предназначался для экспорта, в конструкцию было внесено множество инноваций, из-за чего сборку наладили только летом 1949-го. Автомобиль первым в Британии получил двигатель с верхним распредвалом, передняя подвеска была независимой, тормоза имели гидропривод, а коробка передач – четыре ступени. Нетипичным для массовой продукции был также обогрев салона в стандартной комплектации. Новаторская инженерия была «обернута» современным кузовом понтонного типа (второй в Британии). Рисовал его, правда, главный конструктор Лео Шортер. Он взял за образец американские модели Kaiser-Frazer, однако простой перенос стиля на машину метром короче не сработал – выглядел Singer малопривлекательно. Но пока понтонные кузова были в новинку, продавалась модель неплохо. Поддержать уровень сбыта пытались рестайлингом 52-го и 54-го годов. Во втором случае машина получила традиционную вертикальную радиаторную решетку, капот из стекловолокна и новое имя Hunter. Вероятно, этим шагом марка Singer доказала свою жизнеспособность и через два года была включена в объединение Rootes Group, за чем последовала унификация модельных рядов ее членов, и выпуск «Хантера» прекратили.

50 лет назад

1 ноября 1967 года в Турине показан концепт-кар с длинным названием Pininfarina BMC 1800 Berlina-Aerodinamica. Первое слово, как легко понять, обозначает студию, изготовившую концепт. BMC 1800 – это британский автомобиль, на шасси которого концепт построен. А Berlina-Aerodinamica в переводе с итальянского означает «аэродинамичный седан». Дело в том, что серийный BMC 1800 конструкции Алека Иссигониса изяществом не отличался. Автор принес красоту в жертву функциональности, и машина, несмотря на титул «Автомобиль года», продавалась медленно. В продолжение успешного сотрудничества конца 50-х – начала 60-х студия Pininfarina предложила свой вариант возможного рестайлинга 1800-го. Базируясь на выкладках Вунибальда Камма, главного теоретика в автомобильной аэродинамике, молодой дизайнер Леонардо Фьораванти

Singer SM1500 1949 г. в.



Singer SM1500 1949 г. в.



BMC 1800 Pininfarina 1967 г. в.



изготовил низкий двухобъемный кузов с обтекаемой носовой частью и обрубленной «кормой». Коэффициент лобового сопротивления составил всего 0,35 против 0,45 у донора механики. К сожалению, корпорация BMC не воспользовалась предоставленной возможностью ни для 1800-й модели, ни для компактной 1100-й, для которой аналогичный кузов сделали годом позже. Зато наработки Фьораванти нашли применение на «Ситроенах» (GS и CX) и «Лянчах» (Beta и Gamma). Вероятно, повлиял концепт и на дизайн большого британского хэтчбека Rover SD1, но его

автор Дэвид Баш в интервью называл источниками вдохновения Ferrari Daytona и Maserati Indy.

40 лет назад

19 ноября 1977 года состоялась премьера седана Peugeot 305. Индексация вызывала некоторое недоумение. Во-первых, модель предыдущего поколения 304 все еще выпускалась, а во-вторых, новичок был заметно крупнее ее и больше соответствовал недавно снятой с производства 404-й модели. Возможно, выбор первой цифры был обусловлен техническим аспектом: новая машина,

Peugeot 305 1977 г. в.



как и 304-я, имела передние ведущие колеса. Как и прежде, трансмиссия была выполнена по схеме Иссиониса, объединяя поперечно расположенный двигатель и КПП общим картером. Коробка, кстати, была едва ли не главным достоинством Peugeot 305: она отличалась завидной надежностью, а переключение было легким и точным. Путаный модельный ряд французской марки наложил ограничения на линейку

двигателей. Сначала предлагалось всего два бензиновых агрегата: объемом 1,3 и 1,5 литра. Потом добавился полторалитровый дизель, достигавший максимальных 49 сил при очень высоких для данного типа моторов 5000 об/мин. Когда 304-ю модель в 80-м наконец сняли с производства, стало возможным расширить гамму. Появилась более мощная модификация S, а также универсал на удлиненной базе. На

универсале впервые применили занимающую мало места в высоту подвеску на продольных рычагах, актуальную для грузопассажирских моделей группы Peugeot-Citroen до сих пор. В 82-м модель подверглась серьезной переработке. Изменилось не только решение носовой части, улучшившее обтекаемость кузова, но и расположение элементов трансмиссии. Отказавшись от общего картера, инженеры «Пежо» ради простоты сборки и обслуживания перешли к последовательному соединению двигателя и КПП. Получается, что машину почти спроектировали заново. Обновленная модель 305 выпускалась до 1988 года. Последние три – параллельно с лучше подходящим для борьбы в гольф-классе хетчбэком под совсем уж странным номером 309. Прямым же наследником 305-й модели является Peugeot 405. Вот так нелогичная индексация, примененная в 77-м, привела к изрядной путанице в стройной системе «Пежо».

30 лет назад

2 ноября 1987 года начата сборка BMW 535i – первенца серии E34. Третье поколение баварской «пятерки» было огромным шагом вперед. Хотя бы потому, что уходящее второе (E28) внешне мало отличалось от первого (E12), дебютировавшего еще в 72-м. Уникальный облик E34, в оптимальной пропорции сочетавший агрессию и солидность, был разработан в тесной связке с 7-й серией E32. Начал работу итальянец Эрколе Спада, а шлифовал детали американец Джей Мейс. Стартовала модель с моторами предыдущей генерации, и если бы не хорошая аэродинамика, могла быть сочтена недостаточно быстрой (кроме 535-й и M5). В 1990-м подоспели новые 24-клапанные двигатели объемом 2 и 2,5 литра, еще через пару лет получившие систему изменения фаз газораспределения VANOS. На протяжении всего времени выпуска семейство E34 многократно обновлялось. Впервые в истории 5-й серии появился кузов «универсал», полный привод, 6-ступенчатая коробка передач, моторы V8, амортизаторы изменяемой жесткости, система контроля тяги и ряд других технологий. Пожалуй, именно с E34 марка BMW окончательно перешла из нишевых производителей в серьезные игроки мирового авторынка и смогла встать на один уровень с «Мерседесом». ■

BMW 535i 1987 г. в.



BMW 525i 1988 г. в.





МАСЛО МИРОВЫХ РЕКОРДОВ



Богатство выбора, который предоставляет современный рынок масел, подразумевает хорошую информированность автолюбителя. Иначе просто невозможно выбрать продукт, оптимально удовлетворяющий конкретным условиям эксплуатации техники. Это особенно важно в случае знакомства с маслами именитых производителей, линейка которых содержит множество наименований.

Одним из таких брендов с почти столетней историей является популярная во Франции марка YACCO, которая существует с 1919 года и выпускает масла под одноименным брендом на собственном предприятии, расположенном на севере страны. Если до недавнего времени эти моторные, трансмиссионные и редукторные масла были известны лишь у себя на родине, то теперь они присутствуют более чем в 50 странах, в том числе и в Казахстане. YACCO является участником Европейской программы управления качеством моторных масел EEL QMS (European Engine Lubricant Management) Ассоциации разработчиков и производителей моторных масел (APIEL), и вся продукция компании выпускается в соответствии с высокими требованиями стандартов ACEA и API.

На европейских рынках продукция компании YACCO рассчитана в первую очередь на профессионального потребителя (дилерские центры и авторизованные СТО) и не представлена в неспециализированных розничных магазинах. Именно поэтому французская марка предлагает широкий перечень масел, имеющих официальные допуски к обслуживанию техники Mercedes-Benz, Volkswagen, Porsche, BMW, GM, PSA, Renault, Volvo, MAN, Deutz, MACK, Scania, ZF и других производителей. Широкий пакет официальных допусков вместе с большим количеством оригинальных рецептур — одна из особенностей марки, так как в компании считают, что выпускаемые масла должны превосходить требования OEM. Сказывается еще и тот факт, что YACCO не является нефтедобывающей компанией, а значит, не зависит от одного поставщика базового сырья и может позволить себе сосредоточиться на разработке новых рецептур, работая при этом как с углеводородными базовыми маслами, так и с эстеровыми основами. Главное для компании с почти вековой репутацией — выпуск высококачественного продукта.

Репутация надежного производителя подтверждается также членством YACCO во Французской федерации автомобильного спорта (FFSA). Компания имеет собственную раллийную команду, за плечами которой тесное сотрудничество с Citroen и 522 официально зафиксированных мировых рекорда в автоспорте, в том числе по продолжительности заезда и выносливости. В этом году команда YACCO в третий раз выиграла гонку Pikes Peak International Hill Climb в США, считающуюся одной из сложнейших и самых зрелищных в мире. Бренд YACCO, безусловно, оправдывает свой гордый слоган — «Масло мировых рекордов».

Оставаться на пике технологического прогресса французской компании позволяет наличие лаборатории и научно-испытательного центра, где создаются и тестируются передовые рецептуры масел YACCO. На сегодняшний день производитель предлагает 5 основных линеек продукции: специализированная серия LUBE включает в себя

18 масел, разработанных в соответствии со спецификациями различных автомобильных марок, с классами вязкости от 0W16 до 5W40; линейка VX Premium состоит из 7 универсальных масел, созданных на полиальфаолефиновой (ПАО) основе, и базовых масел VHV1 с вязкостью от 0W30 до 10W40; наиболее доступная линейка VX содержит 6 продуктов с демократичной ценой — синтетические, полусинтетические и минеральные масла с вязкостью от 20W50 до 5W40.

Профессиональное участие марки в автоспорте находит отражение в рецептурах линейки Galaxie, изготовленной на ПАО-основе с добавлением сложных эфиров, которая состоит из 6 масел для спорткаров и спортивной манеры вождения. Масла Galaxie предлагаются в классах вязкости от 0W40 до 15W50.

Позаботилась YACCO и о владельцах коллекционных автомобилей, предложив им особые минеральные продукты линейки Legende, в том числе с очень низкими детергентными свойствами.

Впечатляющая история компании, ее вклад в европейский автоспорт, а также широкий ассортимент и высокое качество продуктов обуславливают позиции компании в качестве одного из ведущих производителей смазочных материалов во Франции.

Лаборатория YACCO и наличие собственного научно-испытательного центра позволяют не только осуществлять контроль физико-химических свойств масел в процессе производства (щелочное и кислотное число; доля фосфора, магния, кальция и цинка; содержание воды; температура вспышки и застывания масла; термоокислительная стабильность и накопление в масле продуктов износа), но и разрабатывать продукты, отвечающие новым требованиям. Например, масла группы Low SAPS с низким содержанием серы, фосфора и сульфатной золы для двигателей, оснащенных самыми современными устройствами очистки выхлопных газов.

Опыт автоспорта позволяет компании внедрять различные решения по термоокислительной стабильности масел, их устойчивости к образованию кислот и смол при воздействии высоких температур. Таким образом, французский производитель предлагает рынку продукты, адаптированные к экстремальным условиям эксплуатации, в том числе в сложных климатических условиях. Сочетание очень низких температур застывания (почти до -60°C , как в маслах LUBE W 0W20, GALAXIE RS 0W40, LUBE VM-12 0W30 и других), высокой термостабильности и стойкости к окислению, малой летучести и коксуемости позволяет добиться увеличения срока службы двигателя, уменьшения потребления энергии и удлинения интервала замены масла без потери изначальных свойств масла.

Все это, равно как и успешный вековой опыт применения масел YACCO, дает уверенность в том, что эти масла будут востребованы и на рынке Казахстана. www.yacco.kz

ПЕРВОЕ ЯВЛЕНИЕ



Концерн BMW недавно порадовал поклонников пополнением в иксовом семействе. Новинка, позиционируемая в классе Sports Activity Coupe (SAC), именуется X2. Автомобиль адресован активным молодым горожанам, в которых спортивные порывы перманентно борются с любовью к неге и комфорту.



Новый кроссовер со спортивным характером в длине уступает BMW X1, хотя колесная база двух моделей идентична, «двойка» ниже «единички» на 7 см. Тем не менее благодаря динамичным пропорциям — купеобразной крыше, коротким свесам и узким окнам — X2 не выглядит слабачком даже рядом с более крупными собратьями X4 и X6. В облике новинки подкупают точно выверенные пропорции, когда гармония выстраивается на тонких нюансах восприятия, а не на вычурности.

«Двойка» исполняется в трех вариантах: базовом, M Sport и M Sport X. Стандартная комплектация предусматривает окраску кузова в 10 расцветок, в том числе в золотой

Е ВТОРОГО ИКСА



гальваник. Колесные диски могут быть размерностью от 17 до 20 дюймов.

Безусловно, BMW X2 несет в себе фамильные черты, но вместе с тем в его дизайне присутствуют строго индивидуальные детали. Невозможно не заметить, например, перевернутую раздвоенную фальшрадиаторную решетку, которая на новом автомобиле расширяется книзу и напоминает раздувающиеся ноздри. Ниже, в переднем бампере находится широкий воздухозаборник. Круглые логотипы на кузове нового автомобиля расположены на задних стойках, как в классических купе бренда. Еще одна узнаваемая деталь X2 – накладки на порогах. Дизайнерам с их помощью захотелось визуально занижить автомобиль, хотя, на мой взгляд, это единственная деталь в дизайне машины, которая выглядит явно чужеродной.

При взгляде на автомобиль сзади впечатление основательности и устойчивости на дороге создается благодаря широкому бамперу и вытянутым по горизонтали узким





фонарям, которые установлены здесь чуть выше привычного места. Дизайн заднего бампера может меняться в соответствии со спецификацией модели X2. Выхлопных патрубков, диаметр которых равен 9 см, может быть один или два – в зависимости от типа двигателя.

На начальном этапе производства для BMW X2 предусмотрены две модификации: BMW X2 sDrive20i и xDrive20d. Первая будет оснащаться четырехцилиндровым бензиновым двигателем объемом 2 литра и мощностью в 192 лошадиные силы. С этим мотором X2 сможет набирать сотню за 7,7 секунды, а максимальная скорость составит 227 км/ч. Вторая из названных модификаций получит двухлитровый дизельный двигатель. Баварский автопроизводитель намерен уже через несколько месяцев пополнить линейку моторов X2 еще тремя бензиновыми и одним дизельным мотором.

Бензиновый Twin Power Turbo агрегируется с 7-ступенчатой трансмиссией Steptronic с двойным сцеплением, дизельный же взаимодействует с 8-ступенчатой коробкой передач Steptronic и системой интеллектуального полного привода xDrive. Помимо этого режим работы двигателя можно настроить кнопкой

Driving Experience Control, выбрав из вариантов Comfort, Eco Pro и Sport.

Инженеры BMW постарались настроить подвеску X2 так, чтобы она максимально соответствовала мощной конструкции и функциональности автомобиля, но для новинки также опционально доступна система регулировки жесткости амортизаторов. С ее помощью подвеску можно настроить в полном соответствии с личными предпочтениями. На модификации M Sport и M Sport X спортивная подвеска устанавливается по умолчанию, она отличается более упругими пружинами и специальными амортизаторами.

Отделка интерьера BMW X2 в стандартном базовом исполнении предусматривает сетчатую ткань антрацитового оттенка, но заказчик может выбрать оформление из четырех вариантов перфорированной кожи с контрастной строчкой. Такой же строчкой в автомобиле украшены приборная панель и центральная консоль. Для спортивных версий автомобиля вариативность оформления салона еще выше. Кроме того, для M Sport и M Sport X предусмотрены различные



Моторное масло – Made in Germany.



Полный ассортимент запчастей на сайте
partsfinder.bilsteingroup.com

febi.com

bilsteingroup.com





декоративные накладки и контурная подсветка дверей.

На примере данной модели можно обнаружить явную оторванность от концептуальных дизайнерских разработок, в которых все больше места в салоне автомобиля отдается гладким пространствам, лишенным каких-либо деталей. В новом X2 все с точностью до наоборот: тут, кажется, глазу отдохнуть негде — он то скользит по черному гляncу, то спотыкается о швы и строчки, то виснет на множестве кнопок и тумблеров, то подпрыгивает на рифленом пластике.

Багажное отделение BMW X2 имеет объем 470 литров, емкими нишами снабжены двери. Водитель и пассажиры, по мнению разработчиков модели, будут чувствовать себя комфортно в сиденьях с высокой посадкой. Таким образом обеспечивается хороший обзор как приборов в салоне, так и ситуации за окнами машины. В дополнение к уже существующей в базе подсветке салона потенциальный приобретатель сможет заказать один из шести опциональных вариантов. Также в качестве опции для X2 предусмотрена панорамная крыша, которая с передних сидений может открываться как люк.

В новом кроссовере инженеры оптимизировали сервисы BMW Connected Drive, теперь с автомобилем можно связываться тремя способами:

с помощью контроллера iDrive или же опционально доступными голосовым и сенсорным управлением. Стандартным оснащением автомобиля является монитор с диагональю 6,5 дюйма, но за доплату можно получить полноцветный проекционный дисплей с высоким разрешением.

За поддержание безопасного управления в автомобиле несут ответственность многочисленные электронные помощники, получающие данные от внешних камер. Они, в частности, обеспечивают контроль скоростного режима, движение по полосе, распознавание дорожной разметки и знаков, управление головным освещением, предупреждение о возможном столкновении и автоматическое торможение. Парковаться водителю BMW X2 тоже поможет электроника, которая обнаружит свободные места и осуществит параллельную парковку даже в самых затруднительных ситуациях.

К сожалению, мы пока не можем сообщить цену новинки, но думается, она вскоре будет объявлена производителем. ■



Реклама



WINKKOD

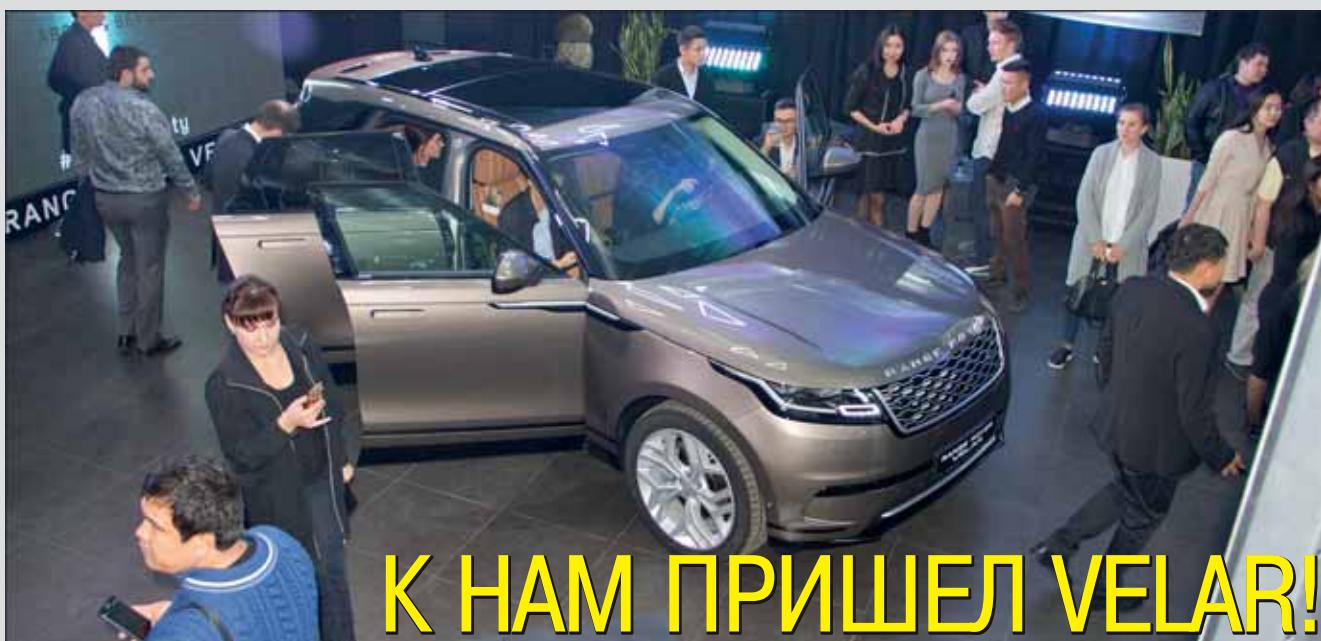
Оптимальное качество по справедливой цене!



PHAETON
ultimate automotive solutions

Официальный дистрибьютор компания Phaeton DC
Call Center
5500

WWW.PHAETON.KZ
SHOP.PHAETON.KZ



К НАМ ПРИШЕЛ VELAR!

В недавно открывшемся переформатированном салоне Jaguar Land Rover Almaty в конце октября состоялась презентация автомобиля Range Rover Velar.

На мероприятие были приглашены поклонники бренда, журналисты специализированных изданий и блогеры. Вступительное слово исполнительного директора «Астана Моторс» Антона Афонина было кратким – всем не терпелось поближе познакомиться с новинкой. Лаконичен был и директор дилерского центра Almaty Motors Premium Денис Коломацкий, который выразил убежденность в том, что Range Rover Velar поразит своей простотой, сочетающейся с высокой технологичностью и достойными внедорожными характеристиками.

И нужно признать – автомобиль своим видом покориł многих. Он безусловно красив, во всяком случае, в специальной версии First Edition, подразумевающей наличие полного пакета опций.

Снаружи наиболее яркими, запоминающимися чертами выглядят черная крыша, матричные фары с лазерным дальним светом, анимированные сигналы поворота, стоп-сигнал по всей ширине спойлера и дверные ручки с кнопками бесключевого доступа, которые скрываются в кузове заподлицо. В остальном дизайн Velar изысканно прост – в стиле бренда. Не очень широкие дверные проемы контрастируют с массивными порогами. Внешние зеркала заднего вида кажутся не очень крупными. Это настораживает, тем более что и передние стойки довольно широки, но здесь ведь есть радар, контролирующий слепые зоны, а также камера заднего вида, оборудованная омывателем.

Вообще, высокотехнологичные электронные средства информационной и технической поддержки в этой модели, пожалуй, являются самой сильной стороной. В салоне автомобиля почти не осталось кнопок, все команды выполняются с сенсорных панелей, которые присутствуют даже на рулевом колесе. Центральный дисплей с диагональю в 12,3 дюйма с высоким разрешением и отличной цветопередачей имеет семь регулируемых положений для ухода от бликов. Его функционал, как и двух дополнительных мониторов, обеспечивает четырехъядерный процессор Intel. Излишне говорить, что салон Velar оформлен дорогими качественными материалами: перфорированной кожей, облагороженным металлом и деревом.

Модель заполнит собой пространство в линейке между Range Rover Evoque и Range Rover Sport. Конструктивно же она наиболее близка к кроссоверу Jaguar F-Pace, с которым имеет единую алюминиевую платформу, двигатели, подвеску, которая, кстати, может быть регулируемой пневматической, и полноприводную трансмиссию с муфтой подключения передней оси. Демпфирующие элементы в Evoque мягче, чем в Jaguar F-Pace, поэтому передвижение по пересеченной местности должно быть более комфортным. Надеемся, что убедиться в этом нам представится возможность в ходе тестов.

Во время праздничного вечера гости услышали много чрезвычайно громкой музыки, в том числе и в исполнении гости из Санкт-Петербурга, лауреата международных конкурсов Асель Габдуллы, смогли попробовать изысканные легкие закуски, шампанское и виски.

К концу презентации организаторы вечера порадовали собравшихся лотереей с розыгрышем сувениров и дисконтных сертификатов. Был разыгран и главный приз – путевка в Москву, в региональную штаб-квартиру Jaguar Land Rover.

На отечественном рынке Range Rover Velar будет представлен в комплектациях Base, S, SE, R-Dynamic Base, R-Dynamic S, R-Dynamic SE, R-Dynamic HSE и в ограниченной версии – First Edition. Автомобиль в последней из названных версий будет доступен исключительно в первый год продаж.



ТРАДИЦИЯ ПОКАЗЫВАТЬ ЛУЧШЕЕ

Примечательно, что и для журнала Pitstop мероприятие этого года стало знаковым: все десять лет своего существования издание принимает в нем участие. Как и в прошлом году, сотрудники журналов Pitstop и «Автомастер» присутствовали в составе экспозиции с собственным стендом, собравшим немало заинтересованных лиц, как наших старых знакомых, читателей, так и впервые прибывших к выставке.

Формат выставки в этом году не изменился, гости увидели экспозицию из автомобилей, запасных частей, автокосметики, лакокрасочных материалов, аксессуаров, автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания транспорта. Кроме того, участники и гости выставки смогли обсудить актуальные тенденции автомобилестроения и производства сопутствующих товаров и услуг, согласовать особенности применения техники и материалов, образцы которых были представлены здесь в широком многообразии.

Посетители увидели продукцию иранской компании Iran Khodro, автомобили Lifan (в том числе и новейший Murman), был представлен на выставке и Mercedes-Benz, а также раритетные экземпляры из советского прошлого.

Одним из ярких событий выставки стал розыгрыш призов и викторина от партнеров журналов Pitstop и «Автомастер»: компании Phaeton DC с брендами SONAX, BOSCH, WINKOD и CASTROL; компании DAV – официального дистрибьютора бренда MA-FRA и компании Lans Auto, представляющей на нашем рынке смазочные материалы MOTUL. Кроме этого викторину поддержали казахстанские представительства компаний OSRAM и DENSO и компания «Автомалар» – официальный дистрибьютор бренда MOTIP. В течение всех трех выставочных дней на стенде изданий разыгрывались сувениры и расходные материалы, автокосметика, моторные масла и многое другое. Проявить себя с лучшей стороны здесь удалось многим, как хрупким девушкам, так и могучим парням. Особенно нас поразил алматинский богатырь, сумевший без роздыху поднять над головой 10-килограммовую канистру с антифризом более 100 раз. Ее он и унес домой в качестве приза. ■

В октябре в одном из павильонов КЦДС «Атакент» в Алматы состоялась юбилейная, XX Казахская международная выставка «Автозапчасти. Автошоу-2017».



В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ



И ЗА ЕГО ПРЕДЕЛАМИ

NISSAN IMX

Компания Nissan на Международном токийском автосалоне представила электрический концепт IMx. Производитель позиционирует этот автомобиль с возможностью автономного управления в качестве кроссовера с запасом хода на одной зарядке более 600 километров.

Новинка является логическим продолжением развития идеи Nissan об интеллектуальной мобильности и интеграции транспортных средств в жизнь современного общества, когда машина из инструмента превращается в полноценного партнера ее владельца.

Внешне электрокроссовер, несомненно, сохранил некоторые фирменные черты бренда, но вместе с тем имеет такие яркие оригинальные детали дизайна, как широкие накладные

поверхности на передних крыльях или красные акценты, контрастирующие с белым цветом кузова.

Технологической основой создания IMx стала самая передовая генерация системы автономного управления ProPILOT. Переходя под ее опеку, IMx прячет руль внутри приборной панели, освобождая пространство для отдыха, и переводит спинки сидений в наклонное положение. В этой ситуации пассажиры могут расслабиться в атмосфере

открытого минималистичного пространства, схожего с обстановкой традиционного японского жилища.

Дизайнеры постарались максимально согласовать внешний облик концепта с его внутренним пространством. Теперь, когда интерьер не подчиняется цели максимальной концентрации водителя на дороге, он может стать открытым, светлым и максимально освещенным. Эта атмосферность в полной мере присутствует в Nissan IMx.

Приборная панель здесь панорамная, на светодиодах. Она возвышается над широкой плоской светлой фигурной поверхностью, передающей структуру дерева и охватывающей практически весь периметр салона. Это дизайнерское решение также навеяно деревянными перегородками с натянутой бумагой в японском доме. Управление интерфейсом панели отзывается на жесты и даже взгляд, именно поэтому в автомобиле отсутствуют клавиши и переключатели.

Пол концепта совершенно ровный. Эргономичные сиденья с диагональным рисунком катанагаре на первый взгляд не выглядят очень уютными, а скорее напоминают зубоорточное кресло. Такое впечатление возникает из-за их



гладкой формы, словно отлитой из пластика. Подголовники сидений напечатаны на 3D-принтере, а рисунок позаимствован из японских деревянных пазлов кумики.

Покой и релакс, царящие внутри автомобиля, нисколько не нарушаются работой двух электродвигателей — по одному на каждой оси — и поддерживаются плавностью хода. Общая мощность моторов составляет 320 кВт. Центр тяжести концепта расположен низко, что содействует четкой управляемости.

Концептуальный кроссовер может быть полезным не только для своего владельца, он легко встраивается в городскую инфраструктуру современных развитых мегаполисов. Машина, проводив хозяина в длительную командировку, может самостоятельно припарковаться в порту или на вокзале и подключиться к городской энергосистеме, но не для того, чтобы брать энергию, а чтобы поделиться ею с городом. К моменту возвращения владельца аккумулятор IMx снова будет заряжен и готов к пути домой.

На автосалоне новинка заинтересовала многих, хотя ее внешние формы некоторым показались спорными и даже небезопасными. Однако мы ведь помним, что перед нами концепт, а значит, серийный вариант может сильно отличаться от прототипа. В любом случае IMx неплохо передает суть того, на чем и как мы будем передвигаться в ближайшем будущем и за его пределами.



АВТОТРЕЙД
АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОСТЕКЛА

ВНИМАНИЕ!
ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МАГАЗИН АВТОЗАПЧАСТЕЙ!

БОЛЕЕ 70000 НАИМЕНОВАНИЙ АВТОЗАПЧАСТЕЙ В НАЛИЧИИ

ПР. СЕЙФУЛЛИНА, 202
☎ 7-777-341-44-44
☎ 7-732-232-13-16

☞ ГАРАНТИЯ, КАЧЕСТВО
☞ ВЫГОДНЫЕ ЦЕНЫ



Дмитрий Коновалов
- исполнительный директор
компании «BOSCH Diesel Service»

BOSCH DIESEL SERVICE ОПЫТ УСПЕХА

Деятельность алматинского предприятия «BOSCH Diesel Service» являет собой пример работы, изначально рассчитанной на долгосрочную перспективу. Открывшись более десяти лет назад, центр до сих пор продолжает предоставлять эксклюзивный сервис приверженцам дизельных моторов не только южной столицы, но и региона Центральной Азии, а также приграничных областей России. В этом году предприятие стало победителем конкурса «Лучший автосервис», что послужило поводом для встречи нашего корреспондента с исполнительным директором компании «BOSCH Diesel Service» Дмитрием Коноваловым.

Корр.: Дмитрий, как складывался ваш трудовой путь на предприятии?

– Я пришел в компанию в 2006 году на должность технического директора. Уже тогда центр имел статус партнера компании BOSCH, это был авторизованный сервис с самым передовым оборудованием. Имея за плечами опыт работы с дизельной топливной аппаратурой, я стал создавать команду, в которую вошли главным образом те, кто работал со мной ранее.

Когда сервис начинал свою деятельность, здесь не было жесткой спецификации по дизельным агрегатам, обслуживали и автомобили с бензиновыми двигателями. Но так как коллективу была ближе дизельная тематика, стали специализироваться и развиваться именно в данном направлении.

Сегодня наше название – «BOSCH Diesel Service» – говорит о том, что здесь обслуживают и ремонтируют все виды топливных дизельных систем: от классических, плунжерных и рядных насосов до системы Common Rail. Конечно, тот опыт, который был накоплен коллективом центра в ремонте классических систем, очень пригодился в работе с последними инженерными разработками в сфере топливного оборудования. В этом состоит одно из наших отличий от иных сервисов, где сейчас отказываются обслуживать старые, классические системы, сразу перепрыгивая к сложной системе Common Rail. Многим из тех, кто берется обслуживать ее, система кажется простой. Но это обманчивое впечатление, работа с Common Rail требует особых условий, очень дорогостоящего оборудования, позволяющего задать тонкие настройки и протестировать как отдельные узлы, так и систему в целом. Наши приборы снимают массу показаний, вплоть до жесткости каждой пружины инжектора. Такое оборудование сейчас в Казахстане имеем только мы. Благодаря этому только в «BOSCH Diesel Service» вам соберут инжектор Common Rail по всем правилам, допускам и стандартам компании BOSCH.

В «серых» сервисах, где диагностику и настройку пытаются произвести с помощью индикаторов, по сути, занимаются просто подгонкой зазоров. Конечно, там не используют программное обеспечение BOSCH, в котором сборка инжектора представлена поэтапно: если вы должным образом не прошли первый этап, то на второй вы просто не выйдете, пока не устраните огрехи. Таким образом настраиваются

все пять регулировочных шайб инжектора, и значения строго коррелируют с предписанными показателями. Естественно, что и моменты затяжек мы выполняем с помощью программируемого электронного динамометрического ключа. Затем проводятся гидравлические испытания на стенде, где под давлением в 1600 бар тестируют работу инжектора по 4–5 контрольным точкам.

Корр.: Наверняка вы сталкиваетесь с тем, что приходится переделывать то, что не удалось исправить «серым» сервисам?

– Да, конечно. И случается это довольно часто. Нам приходилось видеть даже подпиленные пружины инжектора. Представляете, до чего доходят самоделкины в стремлении любыми способами добиться результата?! В таком случае все попытки настроить инжектор идут под откос – замеры показывают необходимость постановки шайб такого размера, которого просто нет в номенклатуре.

Понятно, что время такого ремонта затягивается, нужно ведь еще выявить причину неисправности, да и клиенту многочисленные манипуляции мастера обходятся дороже.

В 30% случаев топливную аппаратуру мы снимаем сами, в остальных случаях нам ее приносят или пересылают почтой, то есть зачастую клиент не видит причину выхода топливной системы из строя. Мы выставляем все показатели по тест-плану BOSCH, клиент получает компонент системы таким, каким он выпускается заводом-изготовителем. Затем клиент устанавливает деталь в автомобиль, но штатной работы не получает. Начинаются претензии и споры, хотя причина бывает, например, в неправильном выставлении момента зажигания. Прежде чем снять топливную аппаратуру, необходимо убедиться, что неисправна именно она. Начинать следует с магистрали низкого давления, затем проверяются фильтры и поступление топлива.

Корр.: Но брак бывает и у BOSCH...

– Да, конечно, как и у любого другого производителя. В прошлом году нами было зарегистрировано 16 фактов заводского брака. Но эти факты в 90% случаев выявляются нами на стендовых проверках, где аппаратура проверяется в режимах максимальных нагрузок. Оставшиеся 10% в основном относятся к сбоям в электронике, в блоке управления. Вообще, в нашей работе очень важна функция мастера-приемщика, который должен разъяснять клиенту множество нюансов.

Отчасти избежать острых углов в общении с заказчиком помогает то, что наш центр входит в систему Phaeton service. Это значит, что мы ведем согласованную работу с поставщиком деталей, с другими сервисными станциями, входящими в эту систему. Для клиента удобство заключается в том, что ему не приходится ходить по большому кругу и вникать в нюансы, он просто получает исправный автомобиль.



Корр.: Для центра актуальна ситуация, когда специалист, набравшись опыта, уходит «в свободное плавание»?

– В общем-то, да, но даже молодой специалист, начинающий работать в нашей сфере, понимает, что продуктивная деятельность невозможна без соответствующего оборудования, которое стоит сотни тысяч долларов. Людей у нас удерживает и возможность прогрессировать, расти в профессии. Те, кто работает у нас давно, проходили переподготовку с актуализацией знаний и навыков в Московской академии BOSCH, многие прошли подготовку в Турции, на Украине. В Алматы мы получаем много полезной информации на технических семинарах компании Phaeton DC.

Мы плотно сотрудничаем с Алматинским колледжем новых технологий. Наши специалисты каждый год присутствуют на защите дипломных работ. Учащиеся проходят у нас практику, а мы присматриваемся к наиболее толковым из них.

Корр.: Автолюбители нашей страны не очень жалуют дизельные автомобили. Как говорят, в основном из-за некачественного топлива. В последние годы ситуация как-то изменилась?

– Да, дизельное топливо стало лучше. Другое дело, что цена на него неоправданно высока. Ведь вот зимние марки дизеля даже дороже бензина, они стоят 170–180 тенге! Это нонсенс! В Турции, например, разница в цене бензина и дизельного топлива настолько существенна, что там 90% частного легкового автопарка сейчас состоит из дизельных машин. Вообще, я убежден, что цена дизельного топлива существенно влияет на себестоимость всех товаров в нашей стране, так как весь коммерческий транспорт у нас работает не на бензине.

Непопулярны у нас дизельные автомобили и по причине дороговизны всех компонентов дизельной топливной системы. И еще. Вопрос качества топлива, конечно, важен, но в последнее время мы все чаще сталкиваемся с тем, что на АЗС стали заливать в бак дизельных машин бензин. Поэтому я бы не советовал водителям уходить к кассе, пока они не убедятся, что оператор зальет именно то топливо, которое предназначено автомобилю, иначе хлопот будет немало: ремонт насосов низкого и высокого давления, промывка всей топливной системы. Имеет смысл наклеить на горловину бака этикетку «дизель», если она отсутствует.

Корр.: Как вы считаете, можно ли использовать присадки для дизельного топлива?

– Качественными присадками пользоваться можно, но далеко не все умеют правильно их применять. Ни в коем случае не следует превышать рекомендуемую дозировку. Кроме того, зимой, например, просто нерентабельно лить антигелевую присадку в дизельное топливо, ведь ничуть не

дороже просто заправиться зимней маркой топлива. Да и вообще, антигелевая присадка начинает работать при минимальной температуре в 0 градусов. Если температура ниже, химической реакции не произойдет.

Корр.: Как в «BOSCH Diesel Service» складывается нагрузка? Зависит ли она от сезона?

— От сезона она не зависит. Мы столкнулись с ощутимым падением спроса на услуги в момент вступления Казахстана в Таможенный союз, когда объемы работ отечественных перевозчиков существенно сократились. Потеряли мы и автобусные парки, перешедшие на газ, притом что современные дизельные топливные системы Common Rail проектируются под экономичные и экологичные стандарты Евро-4, Евро-5.

Многие предприятия, имеющие парк дизельных автомобилей, пытаются наладить собственные ремонтные базы. Однако цена ремонта в нашем центре не сильно отличается от стоимости обслуживания в стороннем сервисе. Очень разнится цена запасных частей, так как мы используем только оригинальные, а «серые» мастера могут применять детали китайского производства. Сейчас мы идем даже на то, что собираем аппаратуру из тех запчастей, что приносит клиент, но при этом соблюдаем технологию и параметры BOSCH, результат все равно превосходит то, что делают в кустарных условиях.

Корр.: Как долго приходится ждать запчастей, которых нет в вашем складе?

— Если мы заказываем их в городе Чехове (РФ), на крупнейшем хабе BOSCH в странах СНГ, то ожидание может продлиться до 10 дней. Но до 70% запчастей мы имеем в Алматы и можем доставить в течение суток.

Корр.: Вам приходится ремонтировать и технику из Киргизии, Узбекистана...

— Да, и даже из России, из приграничных с Казахстаном областей. Насосы некоторых дизельных автомобилей можно проверить только на стенде BOSCH. У нас он — единственный в регионе Центральной Азии.



Корр.: Результаты стендовых испытаний и компьютерной диагностики клиенты получают на руки?

— Да, и это важный момент, так как у владельца автомобиля остается документальное подтверждение обслуживания и свидетельство исправности оборудования или компонента. Такие документы «серые» сервисы не предоставляют, поэтому утверждению мастера о неисправности насоса, например, там можно верить или не верить — это уж дело каждого, но подтвердить диагностику фактологическими данными «серый» сервис, как правило, не в состоянии. Если провести параллель с медициной, то получается, что мастер «производит вскрытие», не сделав предварительных анализов. В этом случае «диагноз» должен начинаться со слов: «Мне кажется, что...»

Корр.: Центр ведет базу данных клиентов?

— Да, конечно, она существует и наполняется с момента начала нашей работы. С момента первого обращения клиент фиксируется в базе, и далее ведется подробная история последующего обслуживания. Автомобиль регистрируется по госномеру, если же мы ремонтируем снятое оборудование, то в базе остаются данные клиента — фамилия и телефон.

Корр.: Каковы планы «BOSCH Diesel Service» на будущее?

— Сейчас все большее развитие и практическое применение получают пьезоинжекторы, которые за цикл подают 5–7 порций топлива. Двигатель при этом работает очень тихо. Мы пока не получили допуск BOSCH к ремонту и обслуживанию таких инжекторов, но проверять их на стенде можем. Кстати говоря, иначе проверить его и невозможно, так как работа пьезоинжектора регламентируется IMA-кодировкой. Думаю, в скором времени получим и допуск к ремонту.

Корр.: В беседе с вами как с экспертом просто невозможно обойти стороной вопрос подготовки автомобиля с дизельным двигателем к зимнему сезону. Как и что нужно сделать, чтобы не столкнуться с неожиданными проблемами в холодное время года?

— Во-первых, необходимо поменять топливный фильтр. Во-вторых, нужно удалить из системы конденсат. В-третьих, я рекомендовал бы в зимнее время не допускать расхода топлива до остатка менее чем полбака, чтобы не оставлять обширного пространства для образования конденсата. Ну и, конечно, нужно обеспечить двигатель исправной системой предпускового подогрева, проверить свечи накаливания. Само собой, заправляться зимой нужно соответствующим сезоном топливом.

Корр.: Благодарю вас за содержательную и интересную беседу.



“ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС”

СТАРТОВАЛ ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ!

www.best.com.kz



О ПРОВЕДЕНИИ ТРАДИЦИОННОГО ЕЖЕГОДНОГО РЕСПУБЛИКАНСКОГО КОНКУРСА «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»

2018

Казахстанские журналы Pitstop и «Автомастер» приглашают представителей отечественного автосервиса и автобизнеса к участию в традиционном ежегодном республиканском конкурсе «Лучший автосервис». Конкурс выявит победителей в двух категориях: «Лучший автосервис» и «Лучший поставщик».

Номинации категории «Лучший автосервис»:

- «СТО»
- «ПУНКТ ЗАМЕНЫ МАСЛА»
- «ШИННЫЙ СЕРВИС»
- «СЕРВИС АВТОДИЛЕРА»
- «АВТОМОЙКА»
- «АВТОТЮНИНГ»
- «АВТОМАГАЗИН»

(к участию допускаются площадки электронной торговли)

Категория «Лучший поставщик»:

- «СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ»
- «АВТОХИМИЯ И РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»
- «МАСЛА И СПЕЦЖИДКОСТИ»
- «ЭЛЕКТРОКОМПОНЕНТЫ И ЗАПЧАСТИ»
- «КОМПОНЕНТЫ ПОДВЕСКИ»
- «ШИНЫ И ДИСКИ»
- «КАЗАХСТАНСКИЙ БРЕНД»

Победители конкурса определяются голосованием «Народный выбор» на сайте с 20.08.2018 по 20.09.2018, эксперты же конкурса будут высказывать свое предпочтение в анкетах. Итоги голосования планируется подвести до 1 октября, после чего в торжественной обстановке состоится награждение победителей с вручением им памятной символики конкурса.

С условиями проведения конкурса можно ознакомиться на сайте: www.best.com.kz

Генеральный
партнер
конкурса:

bilsteingroup[®]



ПРЕВРАЩЕНИЕ ЛУЧШЕГО В ЭКСК

Производительность первого из автомобилей приросла за счет четырехцилиндрового двигателя V8 с двойным турбонаддувом и перепрограммированным давлением. Еще специалисты ателье интегрировали в автомобиль новую систему управления двигателем Plug-and-play. В итоге мощность составила 700 лошадиных сил. До сотни полноприводный седан разгоняется всего за 3,3 секунды, а максимум составляет 300 км/ч. Таким же образом Maybach в ателье «прокачали» до 900 л. с., теперь этот тяжелый лайнер с двигателем V12 разгоняется до скорости, превышающей 350 км/ч, доходя до сотни за 3,7 секунды.

Инженеры заменили две турбины на турбоагнетатели, установили коленчатый вал с более длинным ходом, а также кованые поршни увеличенного диаметра. В ходе доработки были заменены система впуска, воздушные



В ателье BRABUS доработали спортивный вариант Mercedes S-Class и Mercedes-Maybach S 650. В результате получились Brabus B40-700 PowerXtra и BRABUS 900 6.3 V12. О некоторых нюансах этого превращения мы расскажем читателям.

фильтры, катализаторы, появилась выхлопная система Brabus из нержавеющей стали с активно контролируемые выпускными клапанами. Для обеспечения высокой продуктивности двигателя и трансмиссии в ателье выбрали моторное масло Motul.



ЭКСКЛЮЗИВНОЕ

Но повышением производительности в Brabus не ограничились — машины занизили, дополнили аэродинамическими компонентами из углерода, установили кованые колесные диски, оснастили машины дополнительной подсветкой и поработали с интерьером, возведя изысканность в степень совершенства.

А еще в Brabus 900 установлены два компьютера Microsoft Surface 4 Pro последнего поколения, которые в неактивном состоянии скрыты внутри интерьерных консолей. Компьютеры подключены к интернету через высокоскоростной 4G-маршрутизатор. Само собой, Brabus также предлагает своим клиентам бизнес- и мультимедийные системы на основе технологий Apple или Android. Большой жидкокристаллический экран также имеет скрытое положение. Сенсорная панель с 3,5-дюймовым экраном встроена в подлокотник между задними сиденьями.

Ателье предлагает автомобили Brabus 700 и 900 как в готовом виде, так и в качестве поэтапной эксклюзивной доработки уже эксплуатирующихся экземпляров. ■



АТЛЕТИЧНЫЙ ARTEON

Подразделение компании ABT, занимающееся доводкой гражданских автомобилей до уровня спортивных, — ABT Sportsline — представило свою версию Volkswagen Arteon. В ателье изначально видели в исходной модели и амбициозность, и практичность, тем не менее инженеры с дизайнерами нашли к чему приложить руки.

Прежде всего специалисты ABT Sportsline адаптировали блок управления двигателем AEC (ABT Engine Control) специально для Arteon, «прокачав» двухлитровый бензиновый двигатель до 336 л. с., в то время как исходный максимум равнялся 280 л. с. Что немаловажно, специалисты ателье уверяют: стабильность работы двигателя

и его долговечность не станут ниже. И верить им, пожалуй, можно, ведь именно ABT Sportsline разработала и построила несколько специальных спортивных моделей для дилеров и импортеров VW.

В дополнение к блоку управления ателье предложило спортивные пружины подвески, с которыми Arteon стал ниже и устойчивее. Само собой, в этом случае потребовались и колесные диски из легкого сплава диаметром 19 дюймов, а также шины с соответствующим профилем. Для тех, кому этого покажется мало, существует возможность установить на автомобиль колеса размерностью 20 или даже 21 дюйм. ■



GEMBALLA СДЕЛАЛА СНАРЯД



Стараниями специалистов Gemballa автомобили Porsche 991 Turbo и Turbo S превратились в Gemballa GTR 8XX Evo-R BiTurbo. В этом автомобиле нашли применение самые передовые инженерные знания о моделях Porsche.

Профессионалы из Леонберга перенастроили шестицилиндровый двигатель бокстера, дополнив его модифицированными компонентами системы турбонаддува – оптимизированной подачей воздуха, большими клапанами и усиленными

шатунами. Автомобиль также получил новую коробку передач, коммутируемую с электронным управлением двигателем, и спортивную выхлопную систему.

Результат впечатляет – разгон до сотни всего за 2,38 секунды, а по прошествии 7,5 секунды скорость достигает 200 км/ч, после 18,8 секунды она равна 300 км/ч. Максимум разгона доходит до 360 км/ч, что делает честь даже чистокровным спортивным машинам.

Тем, кто решится приобрести этот



гоночный снаряд, ателье предлагает широкий спектр модификаций кузова, легкосплавные диски и возможность индивидуализации внутреннего пространства. ■

Тюнинговое ателье Larte Design недавно представило собственный взгляд на то, как может выглядеть Maserati Levante S. Дизайнерский пакет от специалистов компании называется «Шторм».

Доработка заключалась во внедрении 17 новых элементов из углеродного волокна. Самая крупная панель с воздухозаборниками разместились на капоте, детали помельче нашли свое место в корпусах зеркал заднего вида, в бамперах, спойлерах, под порогами и в колесных арках. Еще дизайнеры заменили выхлопные трубы – в пакете «Шторм» они выполнены из алюминия, и установили на колеса колпаки Horseshoe Larte.

Возможно, вы зададитесь вопросом, ради чего все это затевалось. В Larte руководствовались желанием «подчеркнуть спортивный стиль этого фантастически привлекательного итальянского автомобиля».

Но на самом деле, думается, все гораздо проще – ателье еще находится в поиске собственного стиля и

ШТОРМ НА ВОСТОКЕ



специализации. На примере Maserati Levante S специалисты тюнинг-студии Larte продемонстрировали умение работать с таким технологичным и дорогим материалом, как карбон.

К слову, перевод слова «levante» с итальянского означает «восходящий, держащий курс на восток». Так что версия автомобиля от Larte – это шторм, идущий на восток. ■



ARDEN JAGUAR AJ 25

Немецкое тюнинговое ателье Arden известно во всем мире благодаря стильной доработке автомобилей Jaguar, Range Rover, Bentley и Mini. Недавно немецкое ателье из Крефельда представило свою новую работу – Arden Jaguar AJ 25, построенную на базе Jaguar F-pace.

Сетка фальшрадиаторной решетки и переднего фартука, выполненная мастерами ателье вручную из нержавеющей стали, придала машине простой, но элегантный вид. Динамики придал заниженный передний спойлер и ярко желтые обводки в сочетании с суппортами того же лимонного цвета.

Новые боковые юбки были спроектированы так, чтобы разбить воздушный поток между осями и в то же время визуально растянуть кузов. Задний фартук в виде четырехсекционного диффузора работает на улучшение аэродинамики. В него гармонично вписаны четыре спаренные трубы выхлопной системы из нержавеющей стали. Чтобы звук Arden Jaguar впечатлял еще больше, для дизельного варианта машины в ателье предлагают акустическую систему Arden Active с индивидуальными настройками.



Конструктивные изменения в Jaguar F-pace заключались в увеличении производительности двигателей, внедрении спортивного глушителя, имплантации спортивных пружин, которые снизили центр тяжести автомобиля на 2 сантиметра, и в установке 22-дюймовых легкосплавных дисков с шинами Continental.

В интерьере Arden Jaguar приобрел спортивное рулевое колесо, покрытое алькантарой, к которому потенциальный приобретатель может заказать такие персонализированные детали, как алюминиевые подножки и кожаная отделка салона.



ГРАН-ПРИ БРАЗИЛИИ

После того как на Гран-при Мексики Льюис Хэмилтон гарантировал себе четвертый чемпионский титул, оставшиеся гонки уже отчасти утратили свою привлекательность, но открытые вопросы все же остались.

Себастьян Феттель занимал второе место в личном зачете, но Валттери Боттас еще мог побороться с ним за звание вице-чемпиона. Причем в субботу ситуация сложилась в пользу Валттери. Он завоевал поул, опередив обоих гонщиков Ferrari. Хэмилтон разбил свой болид в начале квалификации и стартовал с пит-лейн.

Феттель лучше среагировал на старте и вышел в лидеры уже в первом повороте. Боттас остался вторым, Райкконен – третьим. На протяжении всей дистанции эта тройка держалась в 5–6 секундах. Пилоты Red Bull в этот раз были не столь быстры и побороться за подиум не смогли.

Весьма ярко гонку провел Хэмилтон. После старта с последнего места он совершил ряд очень эффектных обгонов и за несколько кругов до финиша вышел на четвертое место. На последних кругах он даже вплотную подобрался к Райкконену и пытался провести обгон, но скорости ему для этого не хватило.

По итогам гонки Феттель увеличил свой отрыв от Боттаса и практически гарантировал себе вице-чемпионский титул. ■



Гран-при Мексики – 2017 завершил серию американских гонок нынешнего сезона. Ситуация в чемпионате складывалась таким образом, что Хэмилтону было достаточно финишировать пятым, чтобы досрочно завоевать титул.

Стартовал Льюис третьим. Перед ним в гонку ушли Макс Ферстаппен и единственный соперник

Хэмилтона в чемпионате Себастьян Феттель. Борьбы за титул в гонке не получилось, но на протяжении всей дистанции внимание было приковано паре Феттель – Хэмилтон. На первом круге они столкнулись между собой, и оба были вынуждены совершить внеплановый пит-стоп. Оказавшись на последних местах, Себастьян



ГРАН-ПРИ МЕКСИКИ

и Льюис начали прорыв наверх, который стал украшением гонки.

Феттель в итоге смог прорваться на четвертое место, Хэмилтон – на девятое. Этого оказалось достаточно, чтобы Льюис за две гонки до финиша гарантировал себе четвертый титул в карьере.

Что касается лидеров гонки, то после первого круга

впереди оказался Макс Ферстаппен. Вторым шел Валттери Боттас. На третье место после непродолжительной борьбы прорвался Кими Райкконен. Для этой тройки гонка оказалась не очень насыщенной событиями, и в таком порядке они и финишировали.

До окончания сезона оставалось две гонки.

После серии азиатских гонок «Формула-1» переместилась в Америку и начала двигаться с севера на юг. Первой остановкой был Гран-при США.

Очевидных фаворитов этой гонки не наблюдалось, и можно было ждать борьбы за победу. К сожалению, за первое место соперничества не вышло.

С первого ряда стартовали Хэмилтон и Феттель. Себастьян смог поначалу захватить лидерство, но скорости, чтобы удержать его, не хватило. Понимая это, Ferrari изменили стратегию и провели лишний пит-стоп, но и это не помогло. Льюис так и финишировал первым, оставив Себастьяна позади.

За третье место развернулась более



ГРАН-ПРИ США



ожесточенная борьба. Сначала его занимал Боттас, но по скорости он не смог соперничать с Райкконеном. Зато Ферстаппен смог навязать борьбу Кими и даже обогнал его на последнем круге. Однако при этом Макс выехал за пределы трассы и был наказан. Нижняя ступень подиума вернулась Райкконену.

Очередной успех Mercedes позволил им завоевать четвертый Кубок конструкторов в своей истории. Вопрос о чемпионском титуле хоть и был открытым, единственный оставшийся соперник Хэмилтона Феттель уступал лидеру уже 66 очков. И значит, следующий этап в Мексике должен был поставить точку в этом вопросе.

Ралли Великобритании могло решить судьбу чемпионата-2017. Но для этого должны были быть соблюдены несколько условий. Поэтому до самого последнего момента не было понятно, определятся обладатели чемпионских званий уже здесь или вопрос останется открытым до Ралли Австралии.

Невероятно уверенно

себя чувствовал по ходу всего этапа Элфин Эванс. Сначала он показал лучшее время на шейкдауне, а после второго спецучастка возглавил гонку. Валлийский гонщик ранее не отличался стабильностью, и можно было ожидать, что рано или поздно Элфин уступит позицию. Однако Эванс был просто неуправляем. Он планомерно наращивал отрыв от



РАЛЛИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ



соперников и выиграл гонку с преимуществом почти в 40 секунд.

Если для Элфина гонка складывалась довольно однообразно, то позади него за места на подиуме велась ожесточенная борьба, в которой участвовали Ожье, Невилль и Тянак. Три претендента на титул регулярно менялись местами,

опережая друг друга. При этом любая комбинация их расстановки гарантировала титул для Ожье. В итоге Себастьян завоевал свой пятый чемпионат, финишировав третьим.

Вторым стал Тьерри Невилль. А успехи M-Sport позволили им гарантировать Кубок конструкторов за одну гонку до конца чемпионата.

Раллийный чемпионат 2017 года подошел к своему завершению. Последним этапом первенства стала гонка в Австралии.

Первым на дистанцию отправился действующий чемпион Себастьян Ожье. И так как ему приходилось «чистить трассу», о хороших результатах пришлось позабыть. В лидеры гонки вышли другие участники.

По ходу первой половины дистанции на трассе безраздельно властвовал Андреас Миккельсен. Пилот Hyundai планомерно наращивал отрыв от своих соперников в лице Криса Мика и Тьерри Невилля. Периодически к ним присоединялся Крейг Брин.

Но под конец субботы все резко изменилось. Из строя выбыли сразу двое лидеров – Андреас Миккельсен (двойной прокол) и Крис Мик (поломка подвески). Новым лидером стал Тьерри Невилль, также из Hyundai. Второе место после этих происшествий почти до самого финиша удерживал Яри-Матти Латвала. Но на последнем допе ошибся, вылетел с трассы и потерял позицию. В итоге вторым стал Отт Тянак, а нижнюю ступень подиума занял Хейден Пэддон.

Зачет гонщиков по итогам чемпионата сложился следующим образом: Себастьян Ожье – 232, Тьерри Невилль – 208, Отт Тянак – 191. В зачете производителей ситуация следующая: M-Sport – 428, Hyundai – 345, Toyota – 251.

РАЛЛИ АВСТРАЛИИ





GORILLA DRIFT ENERGY.

Заключительный этап чемпионата Казахстана по дрифту состоялся 22 октября 2017 года. Как и обещали организаторы, соревнования прошли в черте города — на парковке спортивного комплекса «Алматы Арена». И хотя, как и в предыдущем этапе, в этот раз на дрифтовую площадку не смогли выйти некоторые фавориты, мероприятие собрало рекордное количество зрителей.



25 пилотов из Алматы, Астаны и Караганды в традиционных классах — любительский Street и профессиональный PRO — не только отстаивали свое первенство на этапе, но и пользовались последней возможностью набрать очки в свою копилку. Ведь по результатам соревнований определился лидер и чемпион всего сезона.

Нашим дрифтерам, привыкшим к совсем другим площадкам — более широким, длинным и скоростным, пришлось приспособливаться к узкой и короткой парковочной трассе. Не у всех получалось сразу «вкатиться» в непривычную трассу, но многим удалось продемонстрировать хороший, качественный дрифт, и не только в финальных заездах.



V ЭТАП

По мнению приглашенного главного судьи соревнований пилота российской дрифт-серии (RDS) Андрея Песегова, наши топ-пилоты вполне могут конкурировать с дрифтерами из РФ на российских трассах — правда, пока только на коротких. А также российский дрифтер порадовался качественным финальным заездам, которые было достаточно сложно судить, и отметил, что трасса для такой маленькой площадки построена очень хорошая — скоростная, интересная и сложная.

Победителем квалификации в очередной раз стал Антон Авдеев. Он же стал и чемпионом Казахстана по итогам сезона в классе PRO. Следом за ним в таблице расположился сокомандник Антон Шарымов, а третью строчку занял астанчанин Олег Бугреев.

В классе Street лидирующее место в итоговой таблице занял Андрей Леонов, вторым стал Виталий Ядришников, замкнул тройку лидеров сезона Илья Лисихин.

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Риорана

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



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №10-2017

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| О | | А | | | Т | Я | Г | А | |
| Т | Е | П | Л | О | | Н | | Н | |
| П | | Л | | | Н | И | Ц | Ц | А |
| У | М | О | Р | А | | З | | П | |
| С | | М | | | Г | Л | Ы | Б | А |
| К | А | Б | А | Р | Е | | У | | |
| | | | П | | Т | У | Ш | Е | |
| Б | А | Н | К | Р | О | Т | | Ф | |
| Л | | А | | | О | О | Д | Р | |
| О | | Т | | | Л | У | Ч | | Е |
| Х | О | Р | О | Л | | К | У | М | |
| И | | | С | А | Н | И | | О | |
| Н | А | Т | А | Н | | Н | Т | В | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|-------------------------|--|---|--------------------------|---|---|-------------------------|-----------------|-----------------------|----------------|
| | ↙ | Знак препинания | | ↙ | Деталь системы зажигания | | ↘ | Наказание | ↙ | "Хоровой" выстрел | ↙ |
| | ↘ | | | | | | | Церковный налог | | Лимонад | |
| | | Престижное авто | | | Разумное основание | → | | | | | |
| | ↘ | | | | | | | Родственный грифа | → | | |
| | | Ячейка общества | | | Чувство меры | → | | | | Кавказское "Эх-ма" | |
| | ↘ | | | | | | | Тропическая птица | → | | |
| | | Париж - Дакар | | | Спортивный "дырокол" | ↘ | | "Смешливая" птица | | | |
| | | | | | | | | | | Для зарубок на память | |
| ↗ | | Итальянский болид | | ↘ | Река в Западной Сибири | | ↗ | Благодарная | | | |
| | | Кормушка для скота | | | Египетский бог | → | | | Российский джип | | Супруг Нагайны |
| | ↘ | | | | | | | Восточная сладость | → | | |
| | | Горное пастбище в Крыму | | | Саркофаг для мощей | → | | | | "Тётя ... приехала!" | |
| | ↘ | | | | | | | Сиамский близнец Европы | → | | |

Свекровь отчитывает невестку:
 – Полы не умеешь мести, обеды плохо готовишь, сына моего пилишь. Ну вот что ты за женщина?! Вот я в твои годы...
 – Вы в мои годы, мама, — отвечает невестка, — уже третьего мужа похоронили.
 Прораб Петров не может достроить себе дачу, потому что ворует у себя кирпичи и строит из них баню.
 – Я Виктор, и я алкоголик, я пью водку.
 – Я Анатолий, и я алкоголик, я пью виски.
 – Я Сергей, и я алкоголик, я пью текилу.
 – Я Роман, и я бармен. Заказы принял.

Срочно! Ищу родственников в Таиланде, Египте, можно на Мальдивских островах... Соскучился страшно, сил нет!
 Торнадо, выбивший все стекла в здании Гидрометцентра, как бы намекнул его сотрудникам, что сегодня не совсем «солнечно, преимущественно без осадков»...
 Дальнобойщик прозевал поворот и, снеся стену, влетает в старенький дом. В доме на печке бабушка, очумевшая слегка, щелкает семечки. Водитель, не растерявшись, спрашивает: «Как проехать на Москву?» Бабушка: «Да так прямо через кухню и езжай дальше».

Семилетний мальчик и его четырехлетняя сестра кушают салат из капусты. Мальчик говорит: «Мы с тобой как два козлика». Сестра: «Козел здесь один, а я — зайка...»
 – Скажи, Сергей, а за что Наташа в первый день знакомства врзала тебе в глаз?
 – Мы гуляли с ней по зоопарку, — жутко заикаясь, начал объяснять тот.
 – Я увидел, как на дереве целуются две обезьянки, и сказал: «Наташа, а не последовать ли нам их примеру?» И получил!
 – Но почему?
 – Да потому, что, пока я все это выговаривал, положение на дереве сильно изменилось.

Молчание и улыбка — это два мощных оружия. Улыбка является способом решения многих проблем, молчание же помогает их избежать.
 – Доктор, я же нестарый, мне только 22 года. Мои друзья ходят в клубы и торчат там до утра, а мне это неинтересно. Что со мной не так?
 – Ничего страшного, просто у вас есть мозги.
 Заходит жена в комнату, где находится муж, и говорит: «Дорогой, вынеси мусор!» Муж (с тяжким вздохом): «Я только сел!» Жена (с пониманием и сочувствием): «А что ты делал?» Муж: «Ложал».

ЮМОРО

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

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

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

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

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

**СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ
 В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!**



РЕКОМЕНДОВАН ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ

ЗАМЕНА МАСЛА НА LOTOS
- ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА
ТВОЕГО ДВИГАТЕЛЯ



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



МОТОРНЫЕ МАСЛА ИЗ ФРАНЦИИ!

МИРОВОЙ РЕКОРД
ТРУДНО УСТАНОВИТЬ

МЫ ЗНАЕМ ЭТО
ЛУЧШЕ ДРУГИХ...

НАЧИНАЯ С 1919 ГОДА
МЫ УСТАНОВИЛИ 522 МИРОВЫХ РЕКОРДА!



И ЕЩЕ...

99

ЛЕТ МЫ ПРОИЗВОДИМ ЛУЧШИЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА!



УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА www.yacco.kz