

pitstop

www.pitstop.kz

1 (100) 2016

1



РЕПОРТАЖ: Чешский завод Skoda

TIGUAN GTE ACTIVE
RINSPEED ETOS
KIA TELLURIDE
КОНЦЕПТ-КАР

MERCEDES-BENZ E-Class
ШОУРУМ

“РОБОТ-АВТОМАТ”
ПОД КАПОТОМ

ДАКАР-2016
АВТОСПОРТ



LEXUS LC 500

ISSN 2221-8505
9177222118500091
00116

Заставляет сердце биться быстрее
Серия масел MOTUL 8100 — адреналин для Вашего двигателя

MOTUL

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В КАЗАХСТАНЕ ТОО "DAV"
г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел.: 294-28-65, e-mail: info@dav.kz

ТАНДЕМ ПВ
АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЦЕНТР
Дилер аккумуляторного завода "ISTA"

СТАРТЕРНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ для автомобильной, строительной и специальной техники

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

Горы ТЦ "Метро" ул. Топе би пр. Райымбека ул. Утеген Батыра ул. Бурунакбаева Сев. кольцо Сев. кольцо

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

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

АВТ МАСТЕР



Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса



По вопросам подписки обращаться по тел.: +7 (727) 260-85-27
E-mail: info@a-master.kz

ЖУРНАЛ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

www.a-master.kz

Товарный знак "Pitstop" охраняется в соответствии с "законом об интеллектуальной собственности РК"

pitstop

www.pitstop.kz

Журнал «Pitstop» № 1 (100) 2016
Издается ежемесячно с октября 2007г. (12 номеров в год)

Собственник и издатель: – ТОО «Нувэль Казахстан»

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

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

Рекламный отдел: г. Алматы, ул. Попова 19, оф. 304,
тел.: +7 (727) 2969 809, e-mail: info@pitstop.kz
Отдел распространения: тел.: +7 727 271-54-33
Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Дизайн и верстка: PA Nouvelle www.nouvelle.kz

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

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

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

Nouvelle Kazakhstan ©2016

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



LEXUS LC 500 ВЫШЕЛ В СЕРИЮ

Очередную новинку – купе LC 500 с посадочной формулой «2+2» – представила компания Lexus. Производитель позиционирует этот автомобиль как флагманский продукт класса люкс.



RINSPEED ETOS: ГОСТЬ ИЗ БУДУЩЕГО

Анонс концепта Rinspeed Etos, созданного на базе BMW i8, состоялся еще осенью 2015 года, и вот настало время раскрыть подробности проекта, который компания подготовила к первому показу на Consumer Electronics Show (CES), прошедшему в Лас-Вегасе.



ВЛАСТВУЮЩИЙ НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

На международном автосалоне в Детройте состоялась премьера нового Tiguan GTE Active Concept. Платформой для его создания послужил Tiguan второго поколения. Концепт демонстрирует возможности инженеров VW в области разработки гибридных силовых установок.



KIA TELLURIDE CONCEPT: 1-й ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ

В компании KIA вознамерились создать полноразмерный SUV премиального класса, который занял бы в модельной линейке место выше кроссовера Kia Sorento Prime. За выполнение задачи взялись специалисты калифорнийского дизайн-центра Kia Design Center America (KDCA).



Е-КЛАСС: БЛИСТАТЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Объективно Mercedes всегда определял высоту планки в развитии систем безопасности. В последнее время умы инженеров компании заняты решением глобальной задачи: научить автомобиль ездить в полуавтономном режиме. Эта тема для новинки стала главной.

www.pitstop.kz

РЕКЛАМА

МЫ ЗНАЕМ,
ЧЕГО ХОТЯТ МАШИНЫ

с
1866
ГОДА

Valvoline™

ПЕРВОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО В МИРЕ

valvoline.kz

valtec.kz

Телефон для оптовых и розничных покупателей +7 727 271 95 30

Минувший год стал для концерна BMW вполне успешным. Объем продаж пятый год неуклонно растет. По всему миру в 2015 году было продано 2247485 автомобилей BMW, MINI и Rolls-Royce. Это на 6,1% больше показателей 2014 года.

Но если в мире продажи росли, то в Казахстане они упали. Спад продаж BMW по сравнению с 2014 годом составил 10,4%, а MINI – 27%.

«Автоцентр-Бавария» в 2015 году продал 214 BMW, 16 MINI и 5 Rolls-Royce. В сумме – 235 машин. Наиболее востребованными у казахстанцев были внедорожники BMW X5 и BMW X6, а также седан пятой серии.

При общей тенденции снижения продаж доля автомобилей BMW премиального сегмента увеличилась с 10,9% в 2014 году до 12,2 в 2015 году.

Продажи BMW и MINI пошли вниз и у нашего соседа. В России снижение по отношению к показателям 2014 года произошло на 22,6% и 22,9% соответственно.

ЕСЛИ КЛИЕНТ НЕ ИДЕТ К ДИЛЕРУ, ДИЛЕР ИДЕТ К КЛИЕНТУ!

Официальный импортер BMW в Казахстане – «Автоцентр-Бавария», входящий в КМК «Астана Моторс», провел в Алматы пресс-конференцию, на которой представители компании подвели итоги года и поделились планами на ближайшее будущее.



Согласно предварительным планам казахстанский «Автоцентр-Бавария» планирует в 2016 году продать 300 автомобилей.

– Ставить перед собой такие задачи на текущий год нам позволяют результаты четырехлетних переговоров с производителем, – отметил в ходе пресс-конференции исполнительный директор КМК «Астана Моторс» Антон Афонин. – Предложены новые цены, согласующиеся с российскими. Теперь снижение стоимости на некоторые модели достигает 30%. Изменен алгоритм формирования пакета опций, у клиентов появилась возможность приобрести автомобиль в базовой комплектации, а также выбрать готовый пакет опций.

О некоторых особенностях работы торгового дома «Автоцентр-Бавария» собравшимся рассказал его директор – Денис Расторгуев.

– В отличие от российского рынка, где реализуются BMW калининградской сборки, мы продаем только немецкие автомобили. Кроме того, «Автоцентр-Бавария» в этом году планирует внедрить сервис BMW Road Assistance – программу поддержки клиентов, которая позволит бесплатно получать помощь в дороге или предоставит возможность воспользоваться услугами эвакуатора. В этом же году планируется ввести в эксплуатацию парк подменных автомобилей, которые будут предоставляться клиентам на период



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий

МСТР, Admiral, FENICE Care System, 3M, Craft, MaxMeyer, GOTTMAX

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

ТАК НАС ЗАЩИТИЛИ ОТ САМИХ СЕБЯ

С начала 2016 года в РК действуют новые ставки сбора за первичную государственную регистрацию механических транспортных средств. Теперь за эту процедуру придется платить значительно больше.

С начала 2016 года первичная государственная регистрация механических транспортных средств возможна лишь для автомобилей не старше 3 лет.

Это фактически. Юридически возможность зарегистрировать подержанные автомобили в Казахстане осталась. Но станет ли кто-нибудь это делать, если за легковую машину старше 3 лет придется выложить 500 МРП?

Такой «изящной» мерой в законе преследуется единственная цель — направить потребителя исключительно к национальному автопроизводителю.

Годом выпуска является период с 1 января по 31 декабря соответствующего года



Сбор за первичную государственную регистрацию механических транспортных средств (ТС):

ТС категории М1 с электро двигателями, за исключением гибридных ТС:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25 МРП
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	25 МРП
старше 3 лет, включая год выпуска	250 МРП
ТС категории М1, за исключением ТС с электродвигателями:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25 МРП
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	50 МРП
старше 3 лет, включая год выпуска	500 МРП
ТС категории М2, М3, N1, N2, N3:	
до 1 года, включая год выпуска	0,25 МРП
от 1 до 3 лет, включая год выпуска	240 МРП
от 3 до 5 лет, включая год выпуска	350 МРП
старше 5 лет, включая год выпуска	2500 МРП

МРП в 2016 году составляет 2121 тенге.



ремонта их транспорта. Готовится к запуску заводская программа официальной гарантии до 3-4 лет.

В планах дилера увеличение объема склада запчастей, где клиентам будут доступны как оригинальные запчасти, так и их аналог, который ориентирован на обслуживание автомобилей с окончившейся заводской гарантией.

С февраля этого года автоцентр начнет прием автомобилей по программе trade in на определенных условиях: автомобили BMW и Mini не старше 5 лет, с пробегом не более 100 тыс. км.

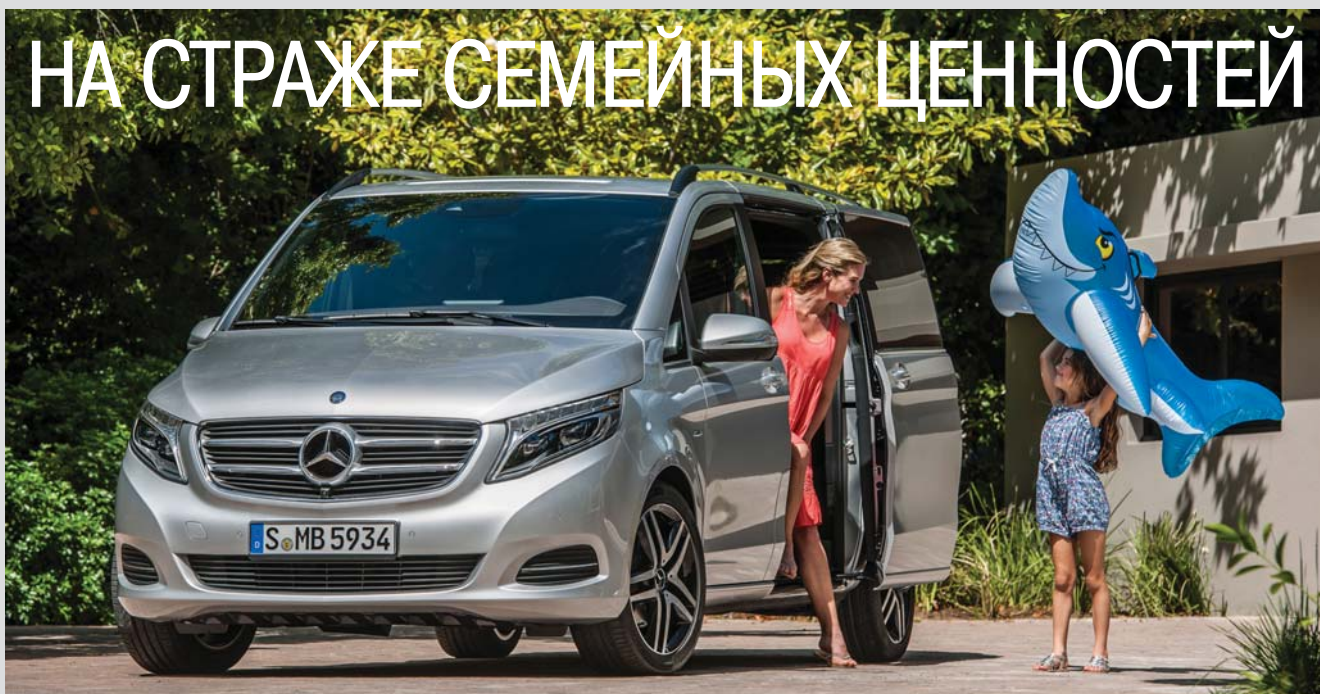
Дилер BMW не скрывает своего намерения ступить на территорию Lexus и Toyota. Именно с ним согласуется желание «баварцев» углубиться в непремииальном сегменте.

USA TECHNOLOGY
PEAK
ANTIFREEZE & MOTOR OIL



www.peakauto.ru

НА СТРАЖЕ СЕМЕЙНЫХ ЦЕННОСТЕЙ



Минивэн Family Edition оснащается двумя двигателями на выбор — 163 л. с. и 190 л. с. В качестве опции доступен полный привод. Для обеспечения безопасности в машине устанавливается известная по легковым моделям система PRE – SAFE. В критической ситуации, грозящей аварией, она заранее включит

реверсивное преднатяжение ремней безопасности водителя и переднего пассажира, если нужно, закроет окна и люк на крыше, а также, если есть электрорегулировка сидений, переведет кресло переднего пассажира в безопасное положение. Превентивное обнаружение аварийной ситуации осуществляется с помощью

Компания «Мерседес-Бенц» представила специальный семейный автомобиль, в котором безопасность и комфорт имеют принципиальное значение.

датчиков.

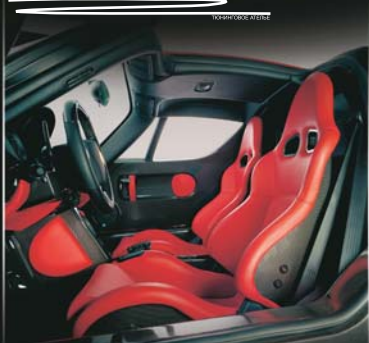
Но это далеко не все, что может предложить автомобиль. Внимания заслуживают система контроля степени усталости, автоматического ассистента управления дальним светом, система контроля дорожных знаков, удержания полосы движения, функция контроля «слепых» зон и, конечно, активный парковочный ассистент.

Чтобы сделать пребывание в минивэне приятным для детей, сиденья оборудованы быстросдвигающимися механизмами трансформации салона. Для необходимых мелочей предусмотрены

многочисленные отсеки, вещевые сетки и съемные подстаканники в задних боковых панелях. Двери и окна предлагаются с электроприводом — так легче пройти в минивэн и проще проветрить салон. Последствия шалостей детей легко устраняются с черной кожаной обивки.

Mercedes-Benz при покупке V-class Family Edition дарит покупателю на выбор стильный автомобиль с педальным приводом, имитирующий модель 300 SL, или надежный велосипед с дополнительной функцией самоката. Кстати, любой из этих подарков без труда поместится в багажнике минивэна.

Aleks studio



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

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

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



ВСЕВИДЯЩЕЕ ОКО VOCORD

Системы фотофиксации нарушений Правил дорожного движения второй год безжалостно штрафуют нарушителей скоростного режима на перекрестках Астаны, Актобе и Алматы. Компания «Вокорд» – производитель системы VOCORD Traffic – предоставила некоторые статистические данные, накопленные за этот период.



Львиную долю при нарушении скоростного режима, больше 80%, составляют случаи превышения скорости на 20 км/ч. В денежном выражении это 67% от суммы всех выставленных за скорость взысканий. 14% нарушений приходится на случаи превышения скорости до 40 км/ч. А вот лихачей, рискнувших превысить скорость более чем на 60 км/ч, всего 6%, что неудивительно при таких высоких штрафах. Их «вес» в денежном выражении составляют соответственно 18% и 15%. В целом порядочных водителей подавляющее большинство – 99%. Этот показатель отмечается даже на тех участках дорог, где камеры VOCORD Traffic работают уже больше года.

Если брать общую статистику нарушений Правил дорожного движения, можно увидеть, что случаи превышения скоростного режима составляют 36% от их общего числа. Но это лишь один вид нарушений из 15, которые VOCORD Traffic может фиксировать уже сегодня. Внедрение в систему новейших разработок, таких, как новый импульсный ИК-прожектор, позволит получать высококачественное изображение транспортных средств, управляемых нарушителями в темное время суток и в условиях плохой видимости. Новые алгоритмы распознавания могут вычислять не только номера, но и модели, и даже водителей транспортных средств.

16% и почетное второе место в рейтинге самых частых нарушений занимает остановка в запрещенных местах.

Еще 12% приходится на нарушения при маневрировании.

10% нарушений – это проезд на красный свет.

Замыкает пятерку пересечение

сплошной линии – 9,8%.

В общей сложности перечисленные нарушения составляют 83,8% всех нарушений ПДД, совершаемых на дорогах Казахстана.

ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

Виз
АВТОАТЕЛЬЕ



ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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

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

www.autoviz.kz

LEXUS LC 500 ВЕ

На автосалоне в Детройте концепт Lexus LF-LC был представлен еще в 2012 году. Пресса, потенциальные клиенты и автолюбители проявили тогда к нему немалый интерес. И вот спустя четыре года инженерно-дизайнерская команда Lexus показала, как можно довести идею до конвейера почти в неизменном виде.

Впрочем, облик нового купе сложился не только благодаря концепту LF-LC, в нем можно усмотреть черты спорт-купе RS F и седана GS F. Кстати говоря, два этих автомобиля роднит с купе LC 500 5-литровый 32-клапанный двигатель V8. Этот атмосферник с комбинированным впрыском развивает мощность 467 л. с. и выдает 527 Нм крутящего момента.

Известно, что сегодня на рынке легче продается то, что изначально ориентировано на успешные продажи и создано при активном участии

Очередную новинку – купе LC 500 с посадочной формулой «2+2» – представила компания Lexus. Производитель позиционирует этот автомобиль как флагманский продукт класса люкс.

маркетологов, которые передают свой замысел дизайнерам, а те, в свою очередь, конструкторам.

С купе LC 500 было не так. Поначалу все выглядело вызовом. Предстояло преодолеть многие производственные барьеры в сфере отладки технологий, проработки дизайна, совмещения необычных материалов и выстраивания технологических процессов. Именно поэтому разные отделы и подразделения Lexus работали над многочисленными вопросами и проблемами совместно на всех этапах, но руководили этим «оркестром» дизайнеры.

Купе приняло многие «фамильные» черты Lexus: широкий основательный кузов с огромным капотом, икс-образную фальшрадиаторную решетку, зауженные фары вычурной формы и характерные длинные продольные выштамповки над порогами. Есть и то, что позволяет не спутать купе LC 500 с его предшественниками,



ЫШЕЛ В СЕРИЮ

например, широкая задняя часть, как у спорткаров, имеющих заднее расположение двигателя. Плавными линиями, словно перетекающими с носа на корму, все элементы кузова связаны воедино.

Визуальная привлекательность LC 500 определяется согласованностью пропорций. Спортивный характер автомобиля прочитывается по стремительному наклону крыши и в целом по аэродинамической форме кузова со сложными перетеканиями,

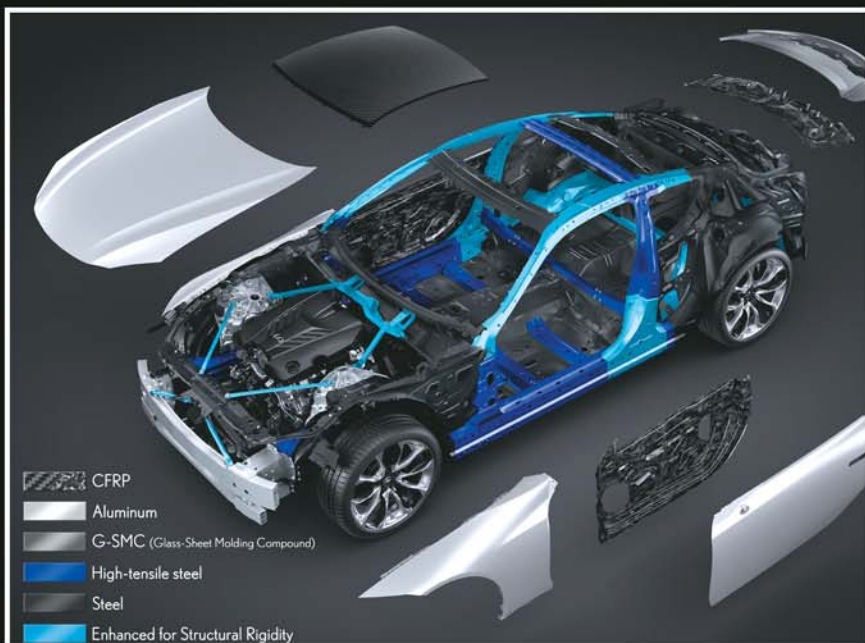
перепадами и переходами. «Выжать» эти линии из высокопрочной листовой стали наверняка было непросто.

Дневные ходовые огни L-образной формы расположены ниже блока светодиодных и зрительно подчеркивают заниженный капот с коротким передним свесом. Задние фонари последовательно поддерживают L-мотив. Спереди и сзади внимание привлекают воздухозаборники. Они играют в конструкции LC 500 серьезную роль: помогают улучшить

аэродинамическую стабильность и обеспечить охлаждение двигателя.

Диффузор и активный задний спойлер помогают управлять воздушными потоками во время движения. Крыша из углеродного волокна тоже работает на аэродинамику, но она доступна покупателям только в качестве опции. Диски автомобиля изготовлены из специально обработанного литого алюминия. Шины – 245/40 RF21 спереди и 275/35 RF21 сзади. Длина машины составляет 4760





мм, ширина — 1920 мм, высота — 1345 мм. Колесная база — 2870 мм.

За передачу крутящего момента на задние колеса в LC 500 несет ответственность недавно разработанный десятиступенчатый адаптивный автомат Aisin с двойным сцеплением, который создатели хвалят за быстрое действие, достигнутое благодаря укороченному ряду передач. Такая трансмиссия впервые применяется на автомобилях премиального класса. Она даже компактнее и легче, чем некоторые 8-ступенчатые коробки.

Особое внимание было уделено разработке многорычажной подвески. Двойные шаровые опоры, помимо оптимального распределения нагрузки, в целом оптимизируют геометрию подвески и способствуют повышению точности рулевого управления, в механизме которого почти все рычаги изготовлены из легкого ковкого алюминия.

Автомобиль разгоняется до 100 км/ч примерно за 4,5 секунды. Торможение осуществляется 6-поршневыми тормозными суппортами.

Звучание автомобиля в движении может регулироваться: «голос» двигателя можно усилить на скоростной трассе и приглушить, заезжая в населенный пункт. За эти нюансы



LEXUS LC 500

отвечает система Sound Generator, интегрированная в выхлопную систему и активирующаяся при запуске мотора.

Lexus LC 500 базируется на новой заднеприводной платформе GA-L, которая в будущем ляжет в основу еще нескольких моделей классической компоновки. В стремлении усовершенствовать управляемость автомобиля инженеры LC 500 сосредоточились на фундаментальных показателях. В частности, они постарались максимально сбалансировать массу автомобиля. И у них это неплохо получилось: достигнуто практически идеальное соотношение веса между передней и задней осями в пропорции 52% к 48%. Двигатель и пассажиры максимально смещены к центру и вниз, колеса разнесены к углам, а масса трансмиссии лежит за линией переднего моста. LC 500 поставлен на низкопрофильные шины. С целью перераспределения веса 12-вольтовый аккумулятор переехал в багажник. Масса автомобиля снижена еще и за счет крыши из углеродного волокна и алюминиевых дверей, каркас которых также углепластиковый, элементы пола багажного отсека — из композитного материала. Для экономии веса пришлось отказаться от запасного колеса.

Дизайн салона LC 500 можно назвать





сдержанным и элегантным. Весь интерьер выполнен в одном цвете. Нет контрастов или острых угловатых форм. Расположение элементов управления логично и интуитивно понятно. Передние сиденья обеспечивают отличную боковую поддержку в поворотах и комфорт при длительных поездках.

Привлекательно выглядят в дверных панелях, на центральной консоли и приборной доске сочетание металлических элементов, словно изготовленных из магниевого сплава, с эластичной кожей и алькантарой.

Новая аудиосистема премиум-класса Pioneer входит в стандартное оборудование автомобиля. Продумывая расположение динамиков, звукорежиссеры фирмы Pioneer работали в сотрудничестве с дизайнерами салона LC 500, изучая особенности акустической среды этого автомобиля.

В купе внедрена уже известная технология безопасности Lexus+, которая объединяет несколько ассистентов активной безопасности: систему предупреждения столкновения (PCS), систему контроля полосного движения (ЛКА) и систему оптимизации внешнего освещения (АНВ).

Ожидается, что автомобиль начнет продаваться весной 2017 года. Спецификация машины на рынке может отличаться от представленного образца. ■



РЕКОМЕНДОВАН
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую
Kajetan
Kajetanowicz*




www.dav.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

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

ŠKODA СЕРДЦЕ МАРКИ



Чешский завод в Млада-Болеславе — головное предприятие Skoda — выпустил 12-миллионный автомобиль. В уходящем году предприятию, очень любимому чехами, исполнилось 110 лет. Событие отмечали чуть ли не всей страной! Продолжая наш цикл, повествующий о самых ярких представителях из мира автомобильного производства, на сей раз мы расскажем, как делают автомобили Skoda.



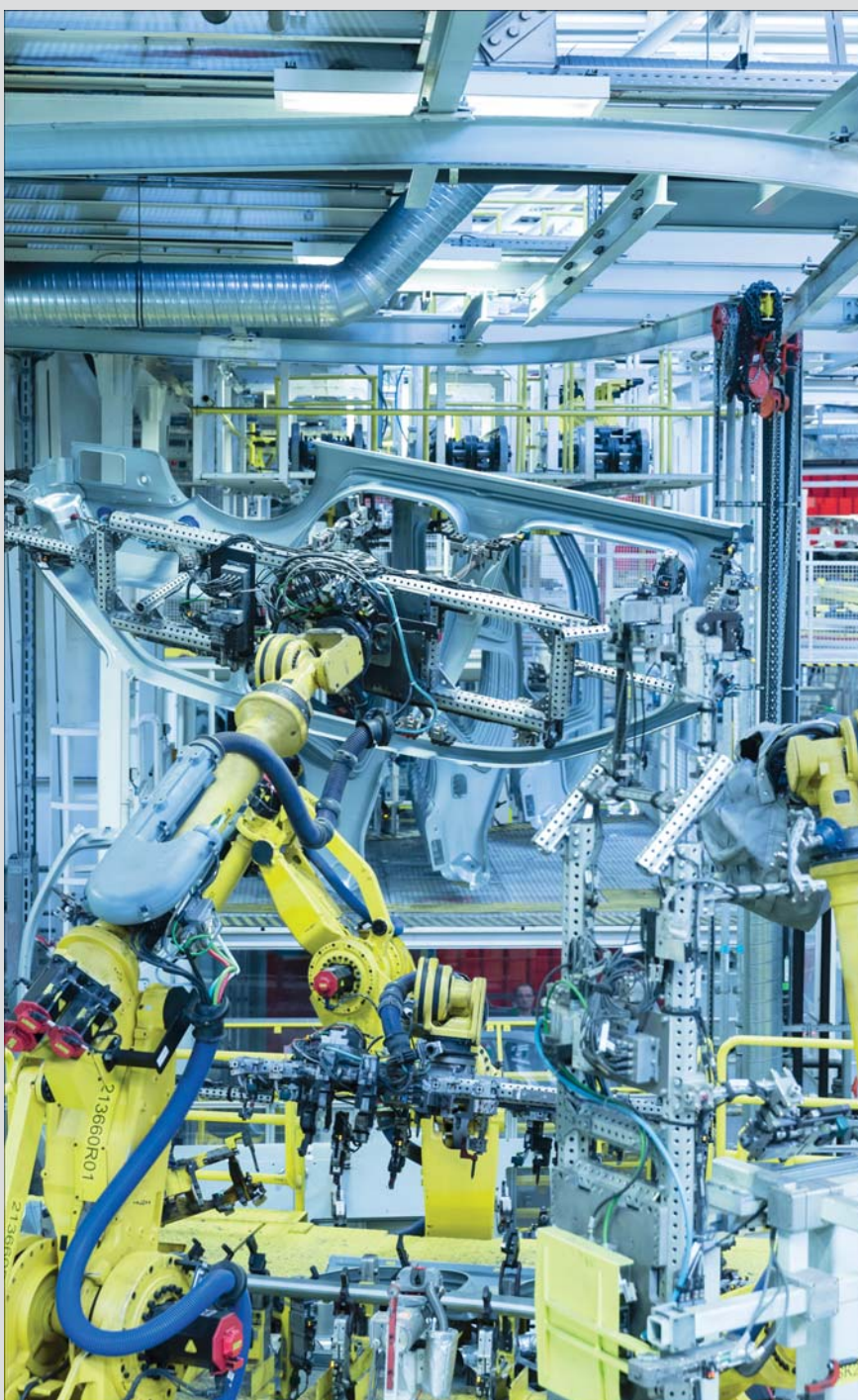
Предприятие на улице Вацлава Клемента в Млада-Болеславе — образцовый завод Skoda и один из самых крупных автозаводов во всей Восточной Европе. Отсюда берет начало вековая история успеха чешской марки. В здании, что находилось неподалеку от современных производственных помещений, отцы-основатели Skoda — Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент — в 1895 году начали конструировать велосипеды, затем переключились на мотоциклы и, наконец, в 1905 году собрали свой первый автомобиль.

Если быть точным, то родина фирмы Skoda — это Пльзень. Именно там был основан машиностроительный завод графа Вальдштейна, позже купленный предпринимателем Эмилем Шкода. В 1925 году млада-болеславская фирма объединилась с пльзеньским концерном Шкоды. Тогда же появилась и эмблема в виде стрелы с убором из перьев. По преданию, Эмил Шкода предложил ее в память о своем путешествии по Южной Америке в сопровождении верного индейца-проводника. Однако автомобильный завод в Млада-Болеславе сохранил определенную самостоятельность, добавив к марке аббревиатуру ASAP — Автомобильная промышленная компания.

В 30-е годы двадцатого столетия сложился модельный ряд, состоявший из недорогого «Популяра», автомобиля среднего класса под названием «Рapid» и роскошного «Суперба». Skoda очень неплохо продавалась. Ее покупали в Англии и в Финляндии, в СССР.

Ныне Млада-Болеслав является центром глобальной производственной сети Skoda. Более половины от всех автомобилей марки, выпущенных в мире на данный момент, собрано именно на этом заводе.

Производство претерпело реконструкцию и было модернизировано после присоединения бренда к Volkswagen Group в 1991 году. Шестнадцатого апреля немецкий автоконцерн приобрел марку





Skoda со всеми производственными мощностями. С этого дня с конвейера предприятия сошло 7800000 автомобилей. А еще на заводе производят детали для VW, Audi и Seat.

Только совсем малонаблюдательные граждане не обратили внимания на то, что после слияния моделей «Фольксваген» и «Шкода» стали похожи друг на друга как близнецы-братья. Давайте вспомним, например, VW Passat 2000-го года выпуска и Skoda Superb: они действительно очень мало отличаются, более того, некоторые их детали просто идентичны. Позже «Фольксваген» перестал выпускать настолько похожие машины и начал придавать разным маркам индивидуальный образ.

Ежегодно в мире продается около 700 тысяч новых «Шкод», произведенных в Млада-Болеславе. В день производится до 2000 автомобилей, и в планах компании увеличение объема до 3000 единиц.

Сегодня с конвейера предприятия сходят шесть моделей Skoda: Octavia, универсал Octavia Combi, Fabia, универсал Fabia Combi, Rapid и Rapid Spaceback. Интересно, что полный цикл сборки Skoda Fabia, например, занимает всего 3,5 часа.

Сегодня на заводе в Млада-Болеславе выпускаются не только автомобили и бензиновые двигатели, но и коробки передач. Предприятие работает в три смены, а значит, никогда не простаивает. Да и экономика города почти целиком

связана с судьбой завода, ведь более половины трудоспособного населения города строит автомобили.

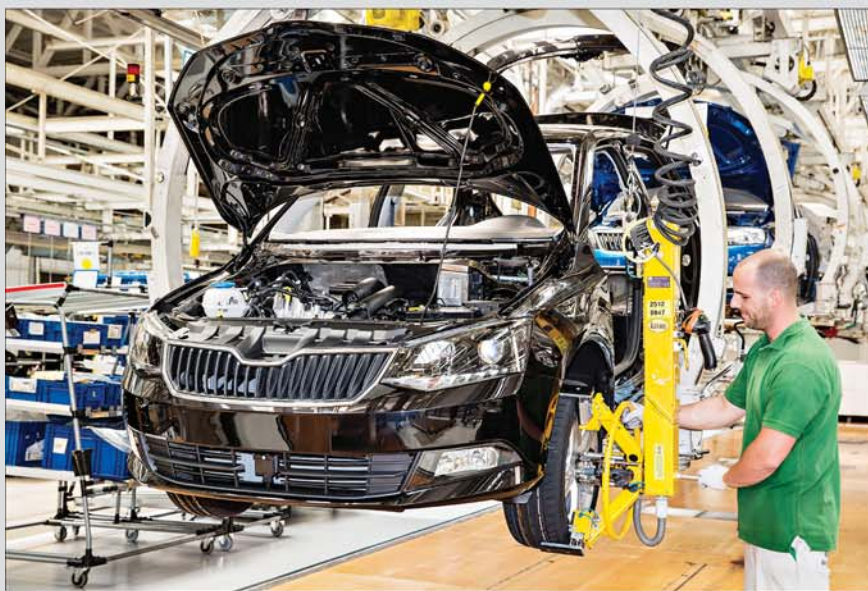
Производство автоматизировано настолько, что порой возникает обманчивое ощущение, что можно в одиночку легко справиться со всем предприятием: знай себе только вовремя жми на кнопку «Пуск», да и все! Конечно это не так, ведь только на производстве задействовано около 15000 сотрудников. Но некоторые операции выполняют «умные» роботы, которых, несомненно, умело контролирует человек.

«Завод в Млада-Болеславе — это сердце марки Skoda, — отмечает Михаэль Оэльеклаус (Michael Oeljeklaus), член Совета директоров Skoda, ответственный за производство и логистику. — Небольшая веломастерская Лаурина и Клемента, которая открылась 120 лет назад, с тех пор стала одним из самых прогрессивных, мощных и авторитетных предприятий во всей автомобильной отрасли. Производство 12 миллионов автомобилей подчеркивает силу и значимость завода, а также демонстрирует высочайший профессиональный уровень всей команды. Мы планируем развивать площадку в Млада-Болеславе и в будущем».

В последние годы чешский автопроизводитель инвестировал значительные средства в усовершенствование и развитие площадки в рамках масштабной кампании расширения модельного ряда. Кроме того, ожидается, что к началу 2017 года бренд вложит около 86 миллионов евро в строительство нового штамповочного цеха.

В актуальной кампании по расширению модельного ряда марки завод в Млада-Болеславе играет ключевую роль. Здесь в 2012 году в преддверии старта производства моделей Octavia Combi, Rapid Spaceback и Fabia Combi был реализован один из самых масштабных проектов модернизации и развития. Производительность главного сборочного конвейера выросла с 800 до 1200 автомобилей ежедневно. Был также построен новый кузовной цех, а покрасочный полностью автоматизирован. В 2013 году была запущена новая экологичная линия прессов, а к началу 2017 года завершится установка еще одного прессовочного конвейера.

Помимо главного завода в Млада-Болеславе, в Чехии есть еще две шкодовские производственные площадки: в Квазинах и Врхлаби. На первой собираются модели Superb, Superb Combi и Yeti. А на второй производятся коробки передач DQ 200 с двойным сцеплением для Skoda и других брендов Volkswagen Group. Отметим и еще и то, что заводы чешской марки расположены в Китае, России и Индии. ■



ГОСТЬ ИЗ

КОНЦЕПТ-КАР

Текст: Илья Фарбер
Фотоматериал Rinspeed

RINSPEED



Разрабатывался швейцарский роботомобиль при участии компаний Harman, ZF TRW и многих других именитых разработчиков (более двадцати исследовательских и инженеринговых компаний). Благодаря их стараниям в числе прочих атрибутов автомобиля будущего машина получила автопилот и самообучающуюся программу управления, а также дистанционно управляемый квадрокоптер.

Автомобиль имеет нетипичное для обычного транспорта управление и компоновку приборов. И к этому придется не просто привыкать — нужно заново переосмысливать роль водителя

Анонс концепта Rinspeed Etos, созданного на базе BMW i8, состоялся еще осенью 2015 года, и вот настало время раскрыть подробности проекта, который компания подготовила к первому показу на Consumer Electronics Show (CES), прошедшему в Лас-Вегасе.

в салоне автомобиля. Глава Rinspeed, Франк Риндеркнехт, полагает, что перед запуском подобных систем автономного вождения в серию производителям предстоит решить множество задач, и главной из них будет морально-этическая: люди пока еще не готовы полностью довериться электронике. Предстоит также отшлифовать дорожное

законодательство, которое сейчас запрещает пользоваться какими-либо гаджетами во время управления автомобилем, не говоря уже о возможности автономного вождения. Впрочем, как показывает концепт Rinspeed Etos, технический потенциал для внедрения подобных систем на дорогах общего пользования у

БУДУЩЕГО

ED ETOS

Для просмотра
видео сканируй
QR-код



разработчиков сегодня уже есть.

Полторатонный спортивный гибрид имеет два двигателя: 1,5-литровый бензиновый и 96-киловаттный электрический. В качестве основного аккумулятора используется литий-полимерная батарея (7 кВт/ч). Суммарно силовая установка выдает мощность, эквивалентную 357 л. с. Кстати, батарея автомобиля может принимать зарядку от внешнего источника и сама выступать в роли автономного источника питания для внешних электроприборов или подзарядки подобного транспорта.

Многое о характере современного автомобиля может рассказать салон, в частности его передняя панель. В Etos

она представляет собой сочетание интерфейсов, превращающих салон в подобие кабины летательного аппарата. Усиливает это ощущение руль в форме штурвала, который при активации автономного режима управления складывается вровень с приборной панелью.

Комфорт в салоне обеспечивает интеллектуальная система Connected Car, разработанная компанией Harman. Она способна отслеживать и запоминать предпочтения водителя относительно выбора маршрута, наиболее часто посещаемые достопримечательности, места остановок, постоянно используемые телефонные номера,

просмотренное видео и прослушанную музыку. В дальнейшем система будет автоматически подстраиваться под водителя, опираясь на накопленные данные.

Общаться с системой можно при помощи голосовых команд, жестов или сенсорного монитора, расположенного на центральной консоли. Кроме жк-телевизора, на центральной панели имеются два вытянутых сенсорных экрана. Ближайший к водителю выполняет функции приборного щитка, а расположенный напротив пассажира проигрывает видеоролики или отображает плейлисты, показывает интернет-браузер или дорожные карты.



Функциями системы Connected Car можно управлять при помощи часов Smart Watch или смартфона.

Мы уже упоминали о возможности автономного вождения концепта, и, дабы выделить эту функцию, вместо перчаточного ящика разработчики смонтировали специальную полость, в которой разместили книги. Читайте, мол, прямо на ходу! И, как нас уверяют, благодаря новым системам, отслеживающим происходящее вокруг автомобиля и адекватно реагирующим на изменение дорожной ситуации, чтение это будет безопасным.

Управление автомобилем без участия водителя обеспечивается согласованной работой нескольких систем и подключением концепта к сети Интернет и спутниковому мониторингу. К примеру, система E-Horizont оснащена восемью камерами высокого графического разрешения и множеством датчиков, размещенных по кузову автомобиля. На основе полученных данных она выстраивает алгоритм управления автомобилем и обменивается актуальной дорожной информацией с другими «умными» машинами в городском потоке. Кроме всего прочего, E-Horizont способна распознавать пешеходов и прогнозировать их поведение, принимая превентивные меры безопасности как в мануальном режиме управления, так и в автономном. Система самообучаема,



то есть, получив через сеть карты местности и городские маршруты, она отслеживает реальную дорожную ситуацию, несколько раз в секунду актуализируя информацию. Конечно же, в настоящее время ее работа будет затруднена в силу неразвитости дорожной инфраструктуры, но в самом ближайшем будущем, когда производители придут к пониманию необходимости взаимодействия автомобилей в городском потоке, полноценное автономное вождение станет реальным.

Есть у концепта и дополнительные удобные при ежедневной эксплуатации функции, в числе которых – возможность автоматической парковки, автоматическая оплата за стоянку посредством сервиса NFC, вмонтированный в боковое зеркало платежный интерфейс, через который могут проводиться небольшие транзакции, например, оплата услуг придорожного сервиса.

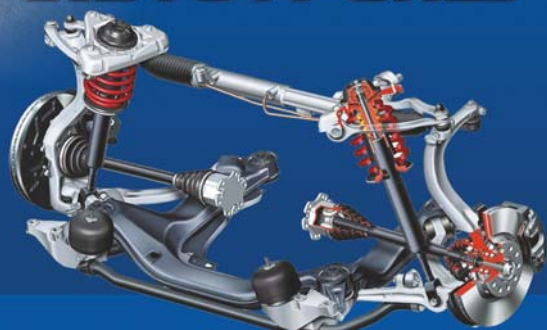
Демонстрируя технические возможности своего ателье и компаний партнеров, создатели концепта усадили на его корму беспилотный дрон, «обучив» его зависать над автомобилем во время движения и вести видеосъемку.

Если все перечисленные нами возможности концепта покажутся вам фантастикой, предлагаем посмотреть видеоролик, подготовленный специалистами компании Rinspeed. Ссылка на видео: youtu.be/jET3GNKC2GE.

После премьерного показа в Лас-Вегасе концепт отправится покорять сердца посетителей Женевского автосалона.



Реклама



www.sklad.autotrade.su

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ



РУЛЕВЫЕ РЕЙКИ, ТЯГИ, НАКОНЕЧНИКИ, ПЫЛЬНИКИ, ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ, КОЛОДКИ, ПРИВОДА, ШРУСЫ, ШАРОВЫЕ, САЙЛЕНТБЛОКИ, РЫЧАГИ, ПОДШИПНИКИ и многое другое

ул. Толе Би, 304, Car City, 4 ярус, 11 бутик

Тел.: +7(777) 341-44-44, +7(727) 232-13-16

TIGUAN GTE ACTIVE CONCEPT



ВЛАСТВУЮЩИЙ НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

На международном автосалоне в Детройте (NAIAS) состоялась мировая премьера нового Tiguan GTE Active Concept. Платформой для его создания послужил Tiguan второго поколения. Концепт демонстрирует возможности инженеров VW в области разработки гибридных силовых установок и, по сути, является первым гибридным внедорожником, построенным на фирменной модульной платформе MQB.



Пятиместный кроссовер оснащен 1,4-литровым бензиновым двигателем с турбонаддувом и непосредственным впрыском (TSI) и двумя электромоторами. Основная батарея гибрида заряжается автоматически во время движения, но может быть заряжена и от внешнего источника питания.

Привод полный, причем все четыре колеса могут вращаться исключительно за счет электроэнергии. При условии максимального заряда батареи на электротяге концепт проезжает порядка 32 км. Бензиновый двигатель связан только с передней осью и передним электромотором-генератором. В качестве трансмиссии используется 6-ступенчатый автомат DSG с двойным сцеплением, доработанный под специфику гибрида.

Гибридная установка и трансмиссия имеют несколько режимов работы. При движении в режиме «E-mode», который считается для машины базовым и самым экологичным, задействуется только электромотор, вращающий заднюю пару колес. При их проскальзывании или недостатке мощности в работу



включается передний электромотор, вращающий колеса передней оси. Если же и его будет недостаточно, то электроника запустит бензиновый двигатель, переведет передний электромотор в режим выработки энергии, которая поступит к заднему электромотору и в аккумуляторную батарею. При торможении на скорости оба электромотора будут работать как генераторы, возвращая энергию в аккумуляторную батарею.

При переходе в режим GTE водителю станет доступна суммарная мощность электромоторов и бензинового двигателя (около 225 л. с.). Турбина при этом подключится после 2500 оборотов или при продавливании педали акселератора до кикдауна. В режиме GTE подвеска автомобиля становится жестче, а руль информативнее.

Система полного привода 4MOTION, которой оснащен концепт, работает со своими комплексными настройками, регулируемыми клиренс, степень жесткости амортизаторов и подключение привода. Доступны четыре варианта ее работы: «On road», «Off road», «Спорт» и «Зима». По утверждению



TIGUAN GTE ACTIVE CONCEPT



разработчиков, такая универсальность привода вкупе с эффективностью гибридной установки позволяет серьезно экономить топливо и иметь внедорожник с варьируемыми мощностными характеристиками, проезжающий на одной заправке топливного бака (емкостью 64 л) чуть менее одной тысячи километров пути.

Внешне автомобиль стал выглядеть намного агрессивнее базового Tiguan. Концепт получил необходимую для легкого бездорожья атрибутику: увеличенный со 180 до 225 мм дорожный просвет (замер по мостам), короткие свесы и защиту днища, полимерную «юбку» и специальные «уши» для буксировки, вмонтированные в бамперы. Максимальный угол рампы по отношению к «донору» вырос с 20 до 24,7 градусов. Это стало возможным благодаря установке иных амортизаторов и 16-дюймовых колесных дисков с высокопрофильной внедорожной резиной.

Из практических решений также можно отметить полимерные накладки на бамперах, дополнительное освещение, установленное на крыше, и алюминиевые релинги, которые, как утверждает разработчик, способны выдержать большой вес.

Интерьер автомобиля, на наш взгляд, весьма аскетичен. Нет здесь ни видимых глазу новомодных гаджетов, ни нарочито выставленных на обозрение систем и джойстиков. Тем не менее укомплектован



он самой современной мультимедийной системой, управляемой жестами или с 9-дюймового сенсорного экрана, расположенного на центральной панели. Система позволяет прослушивать аудио различных форматов, просматривать видеоролики или использовать интернет-приложения и навигацию. Ниже этого монитора расположен блок управления климатом. Его управление реализовано в виде сенсорных ползунков, в том числе для функции обогрева кресел.

Tiguan GTE Active Concept появится на рынке США весной 2017 года. Причем с увеличенной колесной базой и семиместным салоном. Изменится

наверняка и техническая составляющая. Но, как утверждает разработчик, в серию машина пойдет с гибридной силовой установкой.

Как показал прошедший автосалон в Детройте, в прожорливых на топливо Штатах с недавнего времени весьма популярными стали «зеленые» технологии. И, по мнению многих экспертов, гибриды – это только начало тотального перехода от традиционных ДВС к чистым электромобилям.

Может быть, в этой связи утверждение, что снижающиеся цены на нефть формируются в том числе и с учетом падающего на нее спроса, а не в результате чьих-то политических игр, имеет под собой основание? ■



ХРОНОТРАФ

ЯНВАРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



70 лет назад

20 января 1946 года в Нью-Йорке прошел премьерный показ автомобилей вновь образованной компании Kaiser-Frazer. Успешный судостроитель Генри Кайзер обеспечивал финансовую составляющую, а Джозеф Фрэйзер, возглавлявший до этого компанию Graham-Paige, отвечал за аспекты, касавшиеся непосредственно автомобилестроения.



Новый игрок первым вывел на рынок модели послевоенного поколения, в то время как «Большая тройка» ограничивалась перезапуском машин 42-го года. Автомобили Kaiser-Frazer смотрелись необычно, поскольку были начисто лишены даже намеков на отдельные крылья. Правда, такой понтонный дизайн выглядел скучновато, и вслед за резвым стартом компания начала медленно, но неуклонно сдавать позиции. Средств на частое обновление кузовов и расширение их ассортимента не было. Новый кузов машины Kaiser получили только для 1952 модельного года. Под капотом «Кайзеров» и «Фрэйзеров» стояли исключительно 6-цилиндровые моторы, и противопоставить входящим в моду V8, по большому счету, новой компании было нечего. Ссора между основателями, приведшая к уходу Фрэйзера в 1951 году, также не добавила надежности предприятию. Уже через два года после этого разрыва компания фактически перестала существовать. Генри Кайзер приобрел компанию Willys ради ее «Джипов», пользующихся стабильным спросом, а права на легковые авто продал в Аргентину, где их выпуск продолжался до 1962 года.

50 лет назад

1 января 1966 года состоялась презентация первого поколения Dodge Charger. Марка Dodge пребывала в застое и нуждалась в смене имиджа, поэтому, в свете моды на скорость, дирекция корпорации Chrysler решила превратить Dodge в спортивный бренд. Автомобиль, ставший поворотной точкой в истории марки, рекламой преподносился как «лидер бунта Dodge». С обтекаемым кузовом типа «фастбек», лишенным средней стойки, Charger действительно смотрелся на редкость динамично.



Настоящей находкой стало «слепое» оформление носовой части, напоминающее решетку электробритвы. Фары были по умолчанию скрыты и открывались нажатием кнопки с водительского места. Сходным образом оформили и «корму»: светотехника образовывала сплошную полосу от края до края. Внутри Charger был не менее авангарден. Оставаясь по американским нормам шестиместным, новый Dodge выстраивал сиденья не в два, а в три ряда: первые два состояли из

KIA TELLURIDE



ПЕРВЫЙ, ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ

В компании KIA вознамерились создать полноразмерный SUV премиального класса, который занял бы в модельной линейке место выше кроссовера Kia Sorento Prime. За выполнение задачи под руководством Тома Кернса взялись специалисты калифорнийского дизайн-центра Kia Design Center America (KDCA).

Автомобиль получил семиместный салон и гибридную силовую установку, батарея которой, помимо автоматической подзарядки от рекуперативной системы, может быть заряжена от внешнего источника.

Имя Telluride концепт унаследовал от знаменитого горнолыжного курорта в американском штате Колорадо. А еще так называется химический элемент.

Автомобиль получился крупнее Sorento, что было вполне ожидаемо: колесная база составила 3082 мм, длина – 5001 мм, ширина – 2009 мм, а высота – 1801 мм.

Telluride стоит на массивных пятиспицевых 22-дюймовых колесных дисках, обутых в шины Hankook Ventus ST.

Темно-зеленый окрас, в котором концепт был представлен публике Детройтского автосалона, получил имя Dark Pyrite («Темный пирит»).

Передняя часть концепта выполнена в фирменной стилистике KIA «улыбка тигра», но решетка более крупная, чем у серийных автомобилей. По бокам от нее расположены скучные, на наш взгляд, блоки фар со светодиодными фонарями. Субъективно некоторыми стилистическими





решениями кузов концепта напоминает мотивы Nissan Patrol последнего поколения, вспученный кузов LC200 или же новоиспеченный внедорожник от Bentley.

Передние и задние двери автомобиля распахиваются на 90 градусов, при этом задние открываются против хода для более удобного доступа к пассажирскому отсеку. Центральной стойки кузова у концепта нет.

Разработчики оснастили концепт

инновационной системой, отслеживающей самочувствие водителя и пассажиров. Для этого в спинки четырех кресел (каких не встретишь и в бизнес-классе иных самолетов) встроены специальные датчики и камеры. Полученная информация обрабатывается компьютером и отображается на мониторах, вмонтированных в дверные панели. Если система посчитает, что водитель и пассажиры утомлены, она предложит программу для релаксации.



ХРОНОТРАФ

ЯНВАРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



отдельных кресел, разделенных далеко вытянутой центральной консолью, а в третьем ряду стоял двухместный диван. Решение оригинальное, но с доступом на «камчатку» при единственной двери на каждом борту возникали определенные проблемы. Спидометр «Чарджера» был размечен до 150 миль в час (240 км/ч). И это не случайно. Вскоре линейку дополнил 7-литровый мотор Hemi с полусферическими камерами сгорания, и в гоночной версии такой Charger действительно был способен на 150 миль в час. К несчастью для «Доджа», мода на фастбеки прошла быстро, и машину пришлось «переодевать» уже через два года. Обновленный Charger стал трехобъемным и отличался более привычной схемой рассадки. Этот вариант оказался более успешным. В дальнейшем Dodge Charger оставался одним из лидеров среди так называемых muscle-cars до того момента, пока выросшие цены на нефть, страховые тарифы и ужесточившиеся экологические нормативы не привели к ликвидации данного рыночного сегмента.

30 лет назад

9 января 1986 года компания «Форд» представила третье поколение коммерческого автомобиля Transit. Впрочем, немцы считают его четвертым, так как микроавтобус под именем Ford Transit выпускали в ФРГ еще в 50-е годы, то есть задолго до образования панъевропейского отделения компании и дебюта первой генерации общего «Транзита». В то время рынок легкого коммерческого транспорта в Европе довольно четко делился на три категории. Крайности представляли «Мерседес», делавший упор на дизельные моторы, и «Фольксваген» со своей приверженностью заднемоторной компоновке.



В «основной группе» лидировал «Форд», сочетая техническую простоту, надежность и изобилие возможных вариантов. Тем не менее уже в начале 80-х старый добрый Transit начал понемногу сдавать позиции: конкуренты осуществили смену поколений, а фургон «Форда» не так уж сильно отличался от модели 1965 года. Обновленный «Транзит» во многом получился революционным. Силуэт автомобиля стал однообъемным с довольно сильным наклоном лобового стекла и капота. Это не только придало фургону стилистическое родство с легковыми Sierra и Scorpio, но и оказалось весьма эффективным с точки зрения аэродинамики. Существенно сократился расход горючего, заметно улучшились характеристики разгона и максимальной скорости. Последнее было особенно кстати, так как «Форд» на первых порах сохранил без изменений маломощные моторы прежнего поколения. Важным нововведением стала и независимая передняя подвеска с короткой колесной базой. Это была типичная для легковых «Фордов» схема МакФерсона. Длиннобазный вариант обходился поперечной рессорой до 1991 года. При этом традиционные достоинства «Транзита» не пропали. Машина по-прежнему была надежной, неприхотливой



К примеру, салонный свет, поступающий от светодиодной «люстры», вмонтированной под потолком, перейдет на терапевтический режим, кресла примут удобную для отдыха форму, а мультимедийная система Naptan с семью динамиками и беспроводными наушниками предложит расслабляющую музыку и переведет салонные мониторы в режим трансляции приятных глазу картинок или видео. И все же воспринимать новую разработку KIA как некую передвижную высокотехнологичную будку для тайского массажа не стоит. Это вполне себе действующий и технически оснащенный автомобиль.

К примеру, запуск 270-сильного двигателя (объем 3,5 л), которым оснащен концепт, осуществляется нажатием кнопки, распознающей отпечаток пальца владельца. Бензиновый двигатель работает в паре с электромотором, мощность которого эквивалентна 130 л. с. Таким образом, суммарная мощность силовой установки составляет 400 л. с. При этом расход в загородном цикле равен менее 7,8 л на 100 км пути.

Еще одна технология, впервые продемонстрированная в концепте Telluride, – это система распознавания жестов Swire Command: в центральную

KIA TELLURIDE CONCEPT



Для просмотра видео
сканируй QR-код



консоль второго ряда кресел встроена тонкая сенсорная полоска, посредством которой пассажиры второго ряда могут управлять мультимедийной системой концепта.

Достаточно технологично подошли разработчики и к материалам, примененным в конструкции и отделке концепта. Элементы передней панели, дверей и рулевого колеса впервые в истории бренда выполнены с использованием технологии 3D-печати.

На рынке США, втором по

значимости после Китая, у Telluride есть неплохие шансы встать на конвейер. Впрочем, по заверению представителей KIA, в настоящее время планов серийного производства модели нет... И это притом, что на его разработку были затрачены огромные усилия и средства! Верится с трудом, тем более что история компании KIA знает немало примеров, когда представленная концепция практически без изменений отправлялась в серию. ■



ХРОНОГРАФ

ЯНВАРЬ В ИСТОРИИ АВТОПРОМА



и вместительной (поперечное сечение кузова — почти правильный прямоугольник), а количество доступных вариантов обозначалось четырехзначным числом. На протяжении нескольких лет «Транзит» был безусловным лидером на рынке коммерческих машин и фактически задавал новое направление эволюции автомобилей данного типа. Дебютировавшие в 90-е модели конкурентов все как один имели схожую форму кузова, но в отличие от «Форда» не стеснялись ставить мощные двигатели («третий» Transit с мотором V6 существовал исключительно в виде полицейской машины или кареты скорой помощи). Хорошо знакомая на просторах бывшего СССР «ГАЗель» также создавалась с оглядкой на Transit. Несколько затянув со сменой поколений, «Форд» на рубеже тысячелетий уже сам оказался в роли догоняющего. Но очередное поколение «Транзита» сделало большой шаг вперед, и модель по-прежнему находится в числе лидеров в своем секторе рынка.

25 лет назад

4 января 1991 года была выпущена первая партия GMC Syclone. Руководство корпорации General Motors решило поддержать спрос на уходящее поколение пикапов Chevrolet S10 / GMC Sonoma посредством выпуска ограниченной серии. «Неграмотное» написание слова «циклон» объясняется тем, что верное «Syclone» уже было запатентовано маркой Mercury из состава компании Ford, а по-английски оба приведенных варианта звучат одинаково. Под «отретушированной» внешностью хозяйственной машины скрывался бескомпромиссный спорткар.



Ходовая часть, двигатель, трансмиссия, впускной тракт и система подачи топлива подверглись переработке. Частью использовались узлы Chevrolet Corvette, частью — сторонних поставщиков. Поставленный на стандартный 4,3-литровый V6 турбокомпрессор с системой промежуточного охлаждения воздуха поднял мощность на 70% (до 280 л. с.), и, что не менее важно, на 53% при этом вырос крутящий момент. В результате оснащенный исключительно автоматической коробкой полноприводный Syclone разогнался до 100 км/ч быстрее, чем Corvette ZR-1 или даже Ferrari 348 (по разным источникам спринт занимал от 4,6 до 5,3 секунды). Максимальная скорость, правда, едва превышала 200 км/ч, так как «грузовая» аэродинамика никуда не делась. Стоил суперпикап немногим более 25 тысяч «баксов», что было в разы ниже, чем просили за другие автомобили с сопоставимой динамикой. Всего собрали 2995 штук в 1991-м и еще 3 на следующий год. Развивая тему, в 92-м GM выпустила аналогичную модель Turboop с закрытым кузовом. Таких сделали почти вдвое больше. Несмотря на то что в наше время в США с конвейера сходят даже более мощные пикапы, пара Syclone/Turboop сохраняет культовый статус, являясь целью многих коллекционеров.

НОВЫЙ MERCEDES-BENZ БЛИСТАТЕЛЬНЫЙ А

Объективно Mercedes-Benz всегда определял высоту планки в развитии систем активной и пассивной безопасности. В последнее время умы инженеров компании заняты решением глобальной задачи: научить автомобиль ездить в полуавтономном режиме и реагировать самостоятельно на изменение дорожной ситуации. Эта тема для новинки стала главной.

Например, система Intelligent Drive, которой оснащен новый E-класс, способна поддерживать заданное расстояние до впереди идущего транспорта на скоростных магистралях и шоссе. При этом максимальная скорость движения может достигать до 200 км/ч.

Функционал этой системы расширен уже известной по другим моделям системой COMAND Online, поставляемой на E-класс в качестве опции. При ее наличии автомобиль взаимодействует с информационными ресурсами и спутниками навигации. Это позволяет автоматически поддерживать разрешенную скорость, ориентируясь на дорожные знаки. Считывание информации происходит посредством специальной инфракрасной камеры, установленной в передней части автомобиля. Полученные данные дополняются информацией о текущей геолокации.

Есть у нового E-класса и способность самостоятельно парковаться, и заводиться дистанционно через смартфон хозяина, и еще много интересных штук, которые не будут доступны на нашем рынке. Там же, где они будут доступны, за них попросят существенную доплату.

Для улучшения вибрационной устойчивости и повышения безопасности каркас кузова автомобиля выполнен из высокоуглеродистой стали. Дабы облегчить такую конструкцию, передние крылья, капот, крышка багажника и некоторые навесные элементы выполнены из листового либо литого



алюминия.

Переходя к системам активной безопасности, справедливости ради стоит отметить, что часть из представленных в новинке решений новыми, по сути, назвать нельзя — они уже встречались в предыдущих моделях концерна. Тем не менее важность этих систем трудно переоценить, хоть в стоимости автомобиля их цена и занимает львиную долю.

Одна из вспомогательных систем отслеживает впереди идущий транспорт и оповещает водителя об опасном сближении. В экстренной ситуации она дожимает за водителя педаль тормоза, вплоть до полной остановки машины. В отличие от подобных систем, разработанных скандинавскими и японскими автопроизводителями, данная система отслеживает и прогнозирует поведение перпендикулярно движущемуся транспорту.

А еще новый E-класс помогает делать «лосиную» переставку. Для тех, кто не в курсе, напомним, что так называется заводской тест. Его суть заключается в том, чтобы на скорости, не пользуясь педалью тормоза, объехать препятствие. За счет действия центробежных сил



МЕРСЕДЕС-БЕНЗ Е-КЛАССА АВТОМОБИЛЬ

В новой модели Е-класса, выходящей на рынок этой весной, штутгартцы усилили акцент на безаварийном и автоматизированном вождении.

автомобиль, как правило, сохраняет свою траекторию. Системы безопасности помогают справиться с этой проблемой водителям, не имеющим специального навыка.

Другой полезной при частом перемещении в городском потоке опцией нового Е-класса будет система DRIVE PILOT. В числе прочих ее возможностей — контроль «слепых зон» автомобиля и система активного перестроения, активируемая при удержании рычага поворота. При опасном сближении с идущим параллельно транспортом система способна самостоятельно откорректировать курс, подруливая и притормаживая колеса. Кроме прочего, с помощью специальных датчиков и

камер она отслеживает положение автомобиля на полосе и при наличии опасности препятствует перестроению из ряда в ряд.

Мы намеренно не рассказываем об оснащении салона передними и боковыми подушками безопасности — их наличием сегодня вряд ли кого-то можно удивить. А вот возможностями системы PRE-SAFE будет впечатлен даже опытный водитель.

При возникновении вероятности бокового столкновения эти системы примут превентивные меры для ухода от удара, подправив руль или притормозив автомобиль. Если же столкновение будет неизбежно, система Impulse Side (компонент системы PRE-SAFE) сделает все возможное для

минимизации травм находящихся в салоне людей. Для этого в кресла водителя и пассажиров вмонтированы специальные надувные камеры, являющиеся аналогом подушек безопасности. Только, в отличие от подушек, они не демпфируют удар, а сдвигают человека в противоположную от удара сторону. Кроме этого, другой компонент — PRE-SAFE Sound — при неизбежности удара сгенерирует специальные звуковые волны, подготовив тем самым слух находящихся в салоне людей и уменьшив акустическое влияние на ушные перепонки.

Внешне автомобиль сохранил узнаваемость и характерные фамильные черты, присущие обновленному стилю Mercedes-Benz.





Статус машины подчеркивает мощная передняя часть, которая в зависимости от выбранной комплектации может выглядеть по-разному. Солидная колесная база, короткие свесы кузова, диски большого диаметра и расширенные колесные арки формируют атлетический облик удлиненного корпуса автомобиля. По сравнению со своим предшественником он имеет увеличившуюся на 65 мм колесную базу и на 43 мм длину.

Новый E-класс оснащен светодиодной оптикой и «умной» системой для управления ею. Она способна менять интенсивность освещения фар и фонарей: на трассе увеличит длину светового пучка передних фар без ущерба для глаз водителей встречного транспорта, а в темное время суток, с тем чтобы избежать ослепления других участников движения, отрегулирует интенсивность света задних стоп-сигналов и поворотников. Блок головных фар спрятан под колпаком, который выполнен из поликарбоната со стойким к царапинам покрытием.

Что под капотом...

К моменту выхода на рынок новый E-класс станет доступен с двумя разными двигателями. Это будет модель E 200 с 4-цилиндровым бензиновым двигателем и модель E 220 D с дизелем под капотом. Как обещают разработчики, благодаря его наддуву с изменяемой геометрией лопастей и облегченной конструкции, дизель будет экономить топливо и

беречь экологию лучше, чем аналогичные моторы земляков-конкурентов. Разработчики настолько уверены в успехе агрегата, что в Европе предложили оснащать им E-класс в базовой комплектации.

Головка блока цилиндров этого мотора и картер выполнены из алюминия, а внутренние стенки гильз получили нанопокрывтие, уменьшающее трение поршней. Благодаря сокращению расстояния между цилиндрами на 4 мм, двигатель получился компактнее своего предшественника. В смешанном цикле он расходует 3,9 л топлива на 100 км пути. В последующем концерн предложит более мощные и экономичные двигатели и даже гибрид.

В качестве трансмиссии и с бензиновым мотором, и с дизелем поставляется 9-ступенчатый «автомат» 9G-TRONIC. По утверждению разработчиков, коробка удивит автолюбителя быстрым переключением и эффективной работой на низких оборотах мотора.

Неординарным путем пошли дизайнеры из Штутгарта, оформлявшие салон нового E-класса, и теперь ничего не напоминает о былой его ортодоксальности. Он выглядит современно и несколько эпатажно. Мощные объемные детали то ли сползают одна с другой, то ли, наоборот, наплывают друг на друга, разделяя салон горизонтальной линией. Круглые дефлекторы обдува, площадка под рычагом АКПП, джойстики и клавиши управления на панели обрамлены блестящим пластиком и металлом. На наш взгляд, блестящих элементов в салоне





Trattamento 3 в 1: БЕРЕЖНЫЙ УХОД ЗА КОЖАНЫМ САЛОНОМ

Кожаная обивка салона автомобиля выглядит весьма эффектно и в большинстве случаев предлагается в максимальной комплектации уважаемых моделей. Кроме внешнего вида, это еще и практичное решение, ведь такая обивка живет дольше, легко протирается и в зимний период сохраняет тепло нашего тела, что, с точки зрения здоровья, трудно переоценить. Но какой бы прочной не была кожаная обивка, она требует постоянного тщательного ухода. Как и в случае с нашей кожей, уход за обивкой должен быть своевременным и регулярным, и тогда признаки старения — потемнение, пересыхание, растрескивание — коже не грозят. Впрочем, об этом знают не все автовладельцы и многие часто ограничиваются лишь обычной влажной протиркой кожаной обивки, совмещая ее с мойкой автомобиля. Тем не менее вредные факторы (солнечный свет, пот, пыль, грязь и различные механические воздействия) способны состарить даже самый роскошный салон вполноту быстрее положенного срока.

Компания MA-FRA, специализирующаяся на разработке автомобильной химии и автокосметики, разработала специальное универсальное средство, позволяющее при минимальных временных и финансовых затратах получить длительный эффект, совместив в одну процедуру чистку, увлажнение и защитную обработку кожи.

Средство рассчитано на применение в различных цветовых вариациях кожаных салонов и одобрено ведущими институтами автокосметической отрасли. В его состав входят натуральные масла, воски и увлажнитель, основным компонентом которого является Алоэ Вера.

После нанесения, впитываясь в верхние слои кожи, средство деликатно очищает ее и создает защитную пленку, имеющую водо-пыле- и грязеотталкивающий эффект. Удерживается средство на поверхности кожи долгое время, а значит, кожаная обивка салона будет долгое время защищена от старения и агрессивной среды.



респектабельного автомобиля могло быть и поменьше.

За внешним нарочитым лоском салона скрывается его технологичное оснащение. Приборную панель венчает HD монитор, выполняющий функцию приборного щитка. Второй монитор, расположенный по центру панели, поставляется опционально и является частью системы COMAND Online, взаимодействующей с окружающим миром через сеть. Система позволяет работать с мультимедийной установкой машины, объемным звуком и управлять всем этим, используя джойстик, рукописный ввод или голос. Для более удобного управления на руле продублированы некоторые функции управления, а наиболее часто используемым функциям отведены отдельные сенсорные кнопки.

Кресла водителя и переднего пассажира имеют анатомическую форму,

развитую боковую поддержку и подогрев. В зависимости от выбранной комплектации меняются салонные вставки и материалы отделки, будет предложено опционально салонное освещение с 64 вариантами цветной подсветки. Кроме этого, опционально будет доступна акустическая система объемного звучания, оборудованная двумя усилителями общей мощностью 1450 Вт и 23 динамиками, каждый из которых управляется отдельно и имеет свой фильтр. Оркестр дополняет 25-литровый сабвуфер мощностью 400 Вт, расположенный в багажнике. Параметры звучания аудиосистемы можно настроить индивидуально для каждого пассажира.

О ценах на новый E-класс пока не сообщается. Учитывая наличие новых опций и богатого базового оснащения, они вряд ли останутся на прежнем уровне. Впрочем, покупателям едва ли удастся испортить аппетит незначительным подорожанием, ведь даже в период кризиса премиальный сегмент, в котором Mercedes-Bens занимает почетное место, продолжает расти.

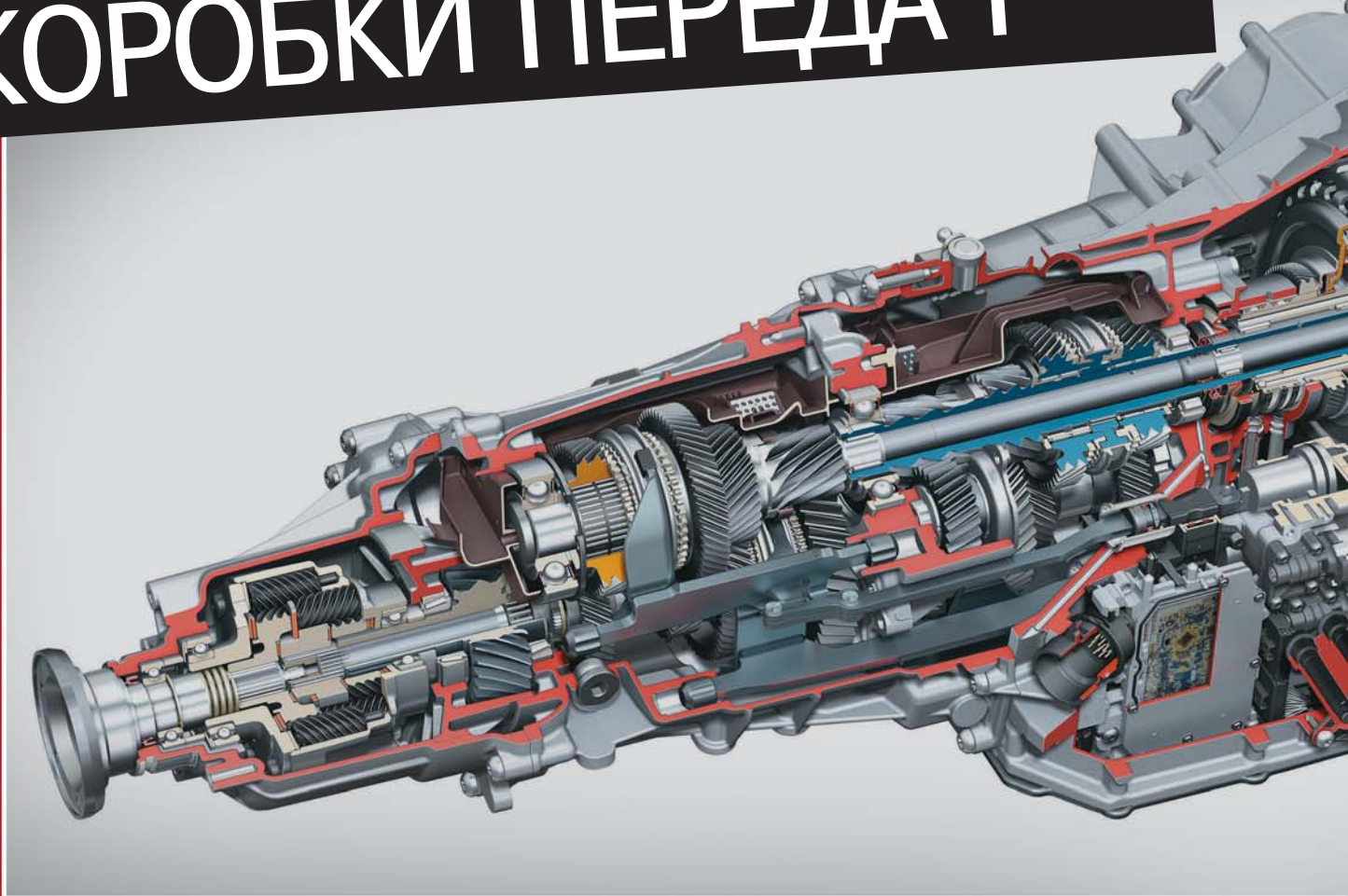


Официальный дистрибьютор компании
MA-FRA в Республике Казахстан - компания DAV



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

РОБОТИЗИРОВАННЫЕ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

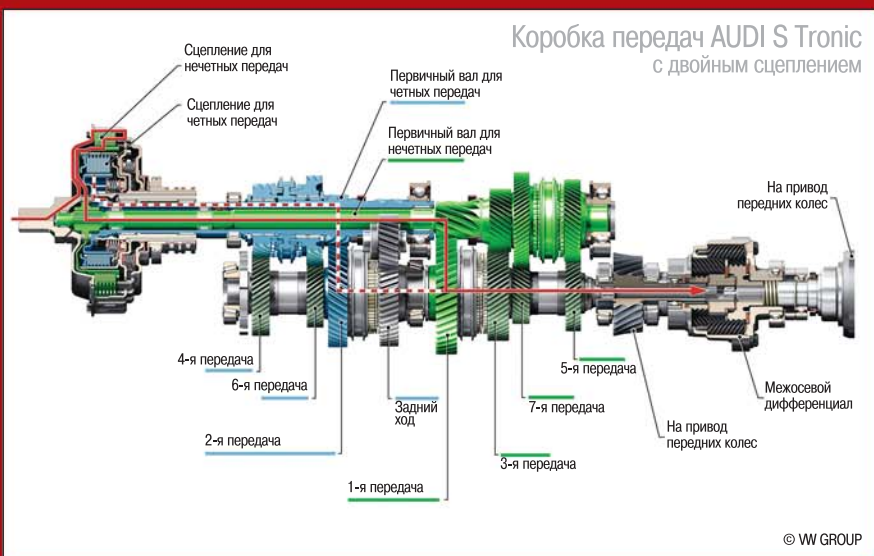


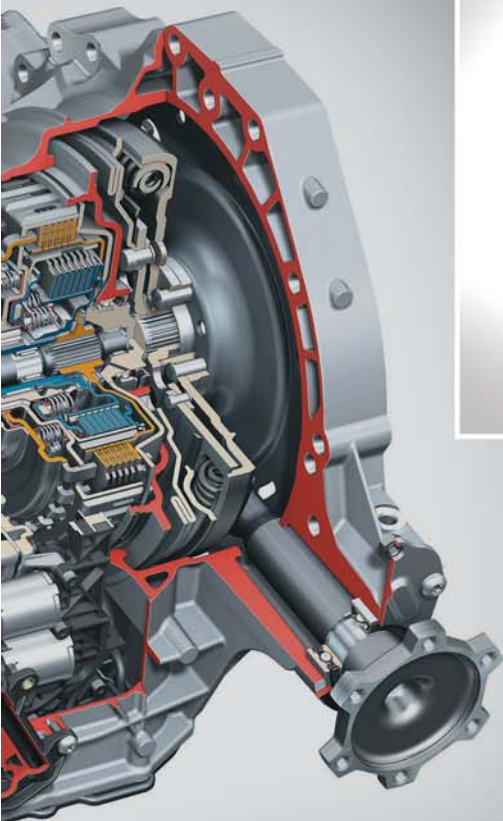
Мы уже рассказывали об автоматических коробках переключения передач, подчеркивая, насколько они облегчают работу водителя. Однако не все автовладельцы, решившие отказаться от «механики», готовы мириться с повышенным расходом топлива и изрядной надбавкой к цене машины. Для таких автолюбителей существует «промежуточный» вариант – роботизированные коробки.

«Роботы» первого поколения, выпускаемые с середины 90-х, представляют собой обычную механическую коробку, только работу со сцеплением и фактическую смену передач берет на себя электронный блок управления. На входе он принимает информацию, на основе которой происходит выбор передачи, а на выходе отдает команды сервоприводам (актуаторам), которые и исполняют требуемую работу. По команде на переключение первый сервопривод выжимает сцепление, второй перемещает синхронизаторы, включая нужную передачу. Затем первый плавно отпускает сцепление. Таким образом, педаль сцепления становится ненужной.

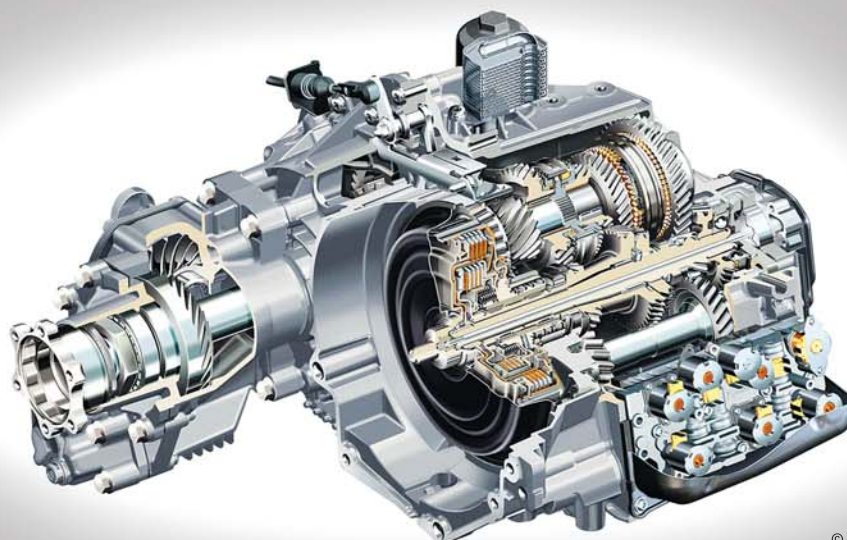
Сервоприводы могут быть как чисто электронными, так и «смешанными», электрогидравлическими. Последние осуществляют привод механизмов с помощью гидроцилиндров, которые управляются электромагнитными клапанами.

Как правило, роботизированные коробки первого поколения имеют два





© VW GROUP



© VW GROUP

курсант автошколы, блок управления старается предельно плавно работать со сцеплением, что часто ведет к перегреву и износу дисков, так как на малой скорости диски сцепления регулярно оказываются не до конца сомкнутыми. Особенно разрушительным для сцепления становится движение в

пробке. В этом режиме при каждой остановке жизненно необходимо ставить коробку «на нейтраль». Получается, что «роботы» первого поколения хороши либо для маленьких городов, либо для открытых автобанов, а при интенсивном трафике они лишь немного удобнее «механики».

режима работы: последовательное ручное переключение и автоматическое. В автоматическом режиме команда на смену передачи подается компьютером на основе показания датчиков скорости движения, оборотов двигателя, данных ESP, ABS и других систем. А в ручном режиме приказ на переключение отдает водитель при помощи селектора или подрулевых лепестков.

Здесь отметим, что важно не путать «роботы» с типтрониками, которые представляют собой автоматические коробки с добавленной функцией принудительного последовательного переключения передач водителем.

Все основные проблемы «роботов» вытекают из отсутствия обратной связи. Человек чувствует момент смыкания дисков и может переключить скорость быстро и плавно. А электроника вынуждена перестраховываться, поскольку «робот» надолго разрывает поток мощности от двигателя к колесам. Получаются провалы на разгоне и рывки при интенсивной работе педалью акселератора. Слово прилежный

ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



Романа



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

РОБОТИЗИРОВАННЫЕ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ

Текст: Серик Туленов
Фотоматериал VW Group, Mercedes

ПОД КАПОТОМ



Если период разрыва потока мощности удалось в разы сократить, заменив отдельные актуаторы для сцепления и выбора передачи одиночным электромагнитным актуатором, то проблемы рывков и долговечности сцепления еще полностью не решены. Поэтому к концу минувшего десятилетия производители дорогих мощных автомобилей отказались от «классических» роботизированных коробок, и сейчас трансмиссии данного типа применяются только на доступных массовых моделях. Например, верность «роботам» сохраняет Opel Corsa.

Следующее поколение роботизированных коробок передач отличается принципиально. Первым представителем новой генерации считается DSG (Direct Shift Gearbox) концерна Volkswagen. У DSG и аналогичных конструкций не один, а два блока сцепления. То есть не только два вторичных вала, как у шестиступенчатой «механики», но также и два первичных вала, вставленных друг в друга по принципу матрешки. Каждый из валов соединяется с двигателем через отдельное сцепление. На внешнем, первичном, валу закреплены шестерни четных передач, на внутреннем — нечетных и заднего хода. При разгоне или замедлении электроника не только

включает нужную передачу, но также на соседнем валу заранее выбирает вероятную следующую, ведь большинство переключений происходит по схеме «плюс-минус одна», именно поэтому такие коробки еще называют преселективными. Таким образом включаются две передачи сразу, но одно из сцеплений пока разомкнуто. Переход происходит практически без разрыва потока мощности с поистине фантастической скоростью: серийная коробка «Гольфа», например, переключается за восемь миллисекунд, что примерно в двадцать раз быстрее, чем коробки дорогущих суперкаров с «роботами» первого поколения.

Фактически существует две разновидности преселективных коробок передач: с мокрым (ранний вариант) и сухим сцеплением. Сухое сцепление в «роботах» второго поколения начал использовать концерн Volkswagen — с коробками серии DSG-7. Другие производители (Alfa Romeo и Ford) последовали примеру немцев сравнительно недавно, поэтому все дальнейшие наши выкладки будут опираться на итоги эксплуатации именно коробки «Фольксвагена».

Несмотря на то что для мокрого сцепления характерны некоторые потери мощности на привод масляного насоса, этот вариант предпочтительнее. Все

современные суперкары с преселективными коробками, включая Bugatti Veyron, оснащены трансмиссиями с мокрым сцеплением, способным «переварить» почти любой крутящий момент. Сухое сцепление в целом менее надежно (предел находится где-то у отметки 250 Нм), а в случае работы в составе преселективной трансмиссии это еще более заметно. В момент переключения передач диски смыкаются слишком резко и износ идет сильнее, чем у «механики». Дело в алгоритме переключения, настроенном на минимальную продолжительность отсутствия тяги на колесах. По всей видимости, модифицировать программу без ухудшения работы коробки пока не выходит. И хоть DSG-7 выпускается с 2008 года, проблема с ее надежностью до сих пор актуальна. Официальный «Фольксваген» традиционно немногословен, но с 2014 года расширенная пятилетняя гарантия на DSG-7 больше не распространяется.

В целом приходится признать, что роботизированные коробки передач — это тупиковая ветвь эволюции автомобилей. Дальнейшее развитие «автоматов» и бесступенчатых трансмиссий (о них в следующий раз) приведет к исчезновению как «роботов» первого поколения, так и, вероятно, преселективных коробок. ■

ВЗГЛЯДОМ ЗАВЕЛ,



УСНУЛ И ПОЕХАЛ?

В январе 2015 года в Лас-Вегасе (США) на Международной выставке потребительской электроники (International Consumer Electronics Show, CES) Delphi презентовала беспилотный автомобиль. Спустя три месяца эта машина, оборудованная системой «Суперкруиз» с технологией V2V (vehicle-to-vehicle), совершила путешествие из Сан-Франциско в Нью-Йорк. Технология наладила коммуникации между автомобилями!

А накануне CES-2016 компания расширила возможности взаимодействия автомобиля с окружающими объектами посредством технологии V2E (vehicle-to-everything). Теперь автомобиль Delphi незамедлительно реагирует на транспортные средства, угрожающе перестраивающиеся из соседнего ряда.

Будущее беспилотных автомобилей не очевидно, тем не менее компании-разработчики продолжают создавать коммуникативные решения для частных и коммерческих автомобилей. Уже сейчас впечатляюще выглядят решения компании Delphi – прогрессивные комплексные системы управления и безопасности, нафаршированные камерами, радарными датчиками и программным обеспечением.

Благодаря специальному чипу в смартфоне автомобиль способен предупреждать пешеходов о своем приближении, если они не обращают внимания на дорожную обстановку. Автомобиль реагирует на переключение сигналов светофора. Он держит под контролем «слепые зоны», когда улицы пересекаются под резким углом и водитель может не видеть встречный поток. А еще друзья и семья водителя

смогут получать информацию о местоположении автомобиля.

Но и система V2V не канет в лету. Более того, она будет доступна на вторичном рынке. А это значит, что теперь взаимодействовать друг с другом без участия водителя смогут все автомобили, а не только те, на которые V2V будут установлены на конвейере.

Первым автомобилем, оборудованным системой «Суперкруиз» с технологией V2V, станет Cadillac CTS, который, как ожидается, сойдет с конвейера в 2017 году.

На выставке CES компания Delphi также продемонстрировала бесконтактную кабину управления и 3D-панель приборов. Кабина Delphi отслеживает направление взгляда водителя с помощью скрытых инфракрасных камер, безошибочно определяя, какую функцию информационно-развлекательной системы требуется задействовать. Приборная 3D-панель создана с применением технологии многослойной графики и позволяет расширить мультимедийные возможности автомобиля. ■



ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ОТ BMW

На выставке электроники в Лас-Вегасе концерн BMW представил две разработки для мотоцикла: лазерное освещение и дисплей, монтируемый в шлем. Эти инновации не только сделают езду удобнее – они призваны, прежде всего, повысить безопасность.



Концепт BMW K 1600 GTL всем своим впечатляющим видом подтверждает аксиому о том, что для мотоциклиста необходимо на дороге видеть и быть видимым. Это условие уверенно обеспечивают адаптивные фары, которые умеют освещать повороты, а также светодиодные фонари дневного света и динамический стоп-сигнал.

Инновационная лазерная технология уже прописалась в автомобилях BMW 7 серии, а также в i8. Лазерные фары генерируют особенно яркий и чистый белый свет, распространяя луч до 600 м. И это вдвое больше, чем у обычных фар. Кроме прочих очевидных преимуществ, лазерное освещение компактно, надежно и долговечно. Однако на данный момент эта технология все еще слишком

дорого стоит.

Дисплей Head-Up, монтируемый на шлем, уже хорошо знаком нам по автомобилям: в 2003 году BMW стал первым европейским автопроизводителем, предложившим подобный дисплей в качестве дополнительного оборудования для автомобилей BMW.

Мотоциклисту иметь информацию перед глазами даже важнее, чем водителю автомобиля, потому что в критические моменты «всадник» подвержен большей опасности и секундная потеря внимания может стоить ему очень дорого. Расположение экрана непосредственно у правого глаза позволяет удобно проецировать информацию в поле зрения. Это означает,



что мотоциклисту уже не нужно опускать взор на приборную панель и он может полностью сконцентрироваться на дороге.

Дисплеи программируются и могут отображать не только скорость движения и выбранную передачу, но и техническое состояние мотоцикла, например, давление в шинах, уровень масла или количество топлива. Дисплей может предупредить водителя об ограничении скорости, о дорожных знаках или надвигающихся опасностях. Он визуализирует запланированный маршрут и дает в пути дельные советы.

Камера, расположенная

внутри шлема, может записывать видео путешествия, а вторая камера, ориентированная назад, способна выполнять функцию цифрового зеркала заднего вида.

Шлем также оснащен встроенным мини-компьютером и громкоговорителем. Впрочем, производитель заверяет, что всю эту высокотехнологичную начинку можно установить практически в любой шлем. Система запитывается от двух сменных батарей и работает около пяти часов без подзарядки.

Разработчик – BMW Motorrad – планирует развивать данные инновационные технологии для серийного производства.



ПОГОВОРИ СО СВОЕЙ МАШИНОЙ

Volvo совместно с Microsoft запустило в производство систему голосового управления автомобилем Band 2. Теперь голосом можно регулировать выполнение различных задач: включать навигацию или климат-контроль, блокировать двери или регулировать освещение.

Компания Volvo решительно намерена создать автомобиль, управляться которым с помощью новейших технологий будет легко и удобно.

Новое носимое устройство с мобильным приложением Volvo On Call может выглядеть, например, как наручные часы. По сути же это компьютер с технологией HoloLens. Разработчики утверждают, что недалек тот день, когда подобные устройства станут доступны не только в качестве опции, но и войдут в базовую комплектацию автомобилей Volvo.

Microsoft Band 2 позволяет также следить за сердечным ритмом, калориями и качеством сна владельца посредством одиннадцати датчиков. А еще приложение позволяет оставаться на связи, работая как мобильный телефон.

На рынке устройства с интегрированной системой Microsoft Band 2 появятся нынешней весной.



Для просмотра видеоролика сканируй QR-код



АВТОТРЕЙД
АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ НА ИНОМАРКИ

БОЛЕЕ 50000
НАИМЕНОВАНИЙ
АВТОЗАПЧАСТЕЙ

АВТОЗАПЧАСТИ
КУЗОВНОЕ, ОПТИКА, РАДИАТОРЫ И Т.Д.

АВТОСТЕКЛА
ПРОДАЖА УСТАНОВКА

ГАРАНТИЯ
на установку
5
ЛЕТ

**ЦЕНЫ
НИЗКИЕ!**

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

Продажа запчастей: ул. Толе Би, 304, Car City, 4 ярус, 11 бутик,
тел.: +7(727) 232-13-16, +7(777) 341-44-44

Установочные центры: ул. Толе Би, 302; ул. Суюнбая, 66А
тел.: +7(727) 232-13-17, +7(777) 807-87-73



Фото: Astana Motorsports

«БОЛЬШОЙ БЕДУИН»

В первоначальной версии маршрут должен был пролегать по территории четырех стран: Аргентины, Боливии, Чили и Перу. Но проливные дожди, сильнейшие за последние 80 лет, привели к наводнениям на севере Чили, а затем от своих этапов ралли отказались и в Перу.

В этом сезоне в марафоне было заявлено 354 транспортных средства: 143 мотоцикла, 46 квадроциклов, 110

Экстрим-рейд «Дакар-2016» со 2 по 16 января проходил по территории двух государств: Аргентины и Боливии. Всего спортсмены преодолели более 9300 км, в том числе 13 скоростных спецучастков протяженностью более 4700 км.

легковых автомобилей и 55 грузовиков.

Даже специалистам было сложно делать какие-то прогнозы и пытаться угадать победителя, так как за спортсменами стояло немало сильных

заводских команд, которые к гонке серьезно подготовились. Например, в категории грузовиков это неоднократные победители «Дакара» — команда «КамАЗ-Мастер», в которую вошли 4 экипажа. Ими управляли Айрат Мардеев, Эдуард Николаев, Андрей Каргинов и Дмитрий Сотников. Победитель 2012 года, известный голландский гонщик Жерар Де Рой, в этом году объединился с чехом Алешем Лопрайсом и выступил в одной команде на IVECO. Отметим также команды MAN и MAZ. А в легковом зачете — грозу всего «Дакара» — команду MINI.

Казахстан на «Дакаре-2016» представляли два экипажа. Грузовой экипаж Astana Motorsports составили бронзовый призер «Дакара-2012» пилот Артур Ардавичус, штурман Игнат Фальков, член команды-победительницы Кубка мира по ралли-рейдам 2015 года, и механик Филипп Скробанек. Их Tatra



Фото: Astana Motorsports

«ЛАКАР-2016»

получила стартовый номер «515».

В легковом зачете от нашей страны в составе команды KAZAKHSTAN ехали пилот Андрей Чередников и штурман Дмитрий Цыро на автомобиле Ford F150 EVO со стартовым номером «345».

Об интересных нововведениях на маршруте «Дакара» в этом году рассказал штурман «Астаны» Игнат Фальков: «Если раньше обеспеченные заводские команды могли себе позволить за день до этапа задействовать картограф, который по выданной легенде выстраивал весь маршрут на карте, как Google 3D, и мог подсказать, где можно срезать участок, вплоть до выигрыша в один час за этап, то в этом сезоне правила поменялись. Теперь путь до спецучастка скрытан внутри навигационного прибора и вычислить точку старта попросту невозможно. Это позволяет командам бороться на равных».

Третьего января 2016 года в Буэнос-Айресе состоялась торжественная церемония старта. Прошел короткий пролог – спецучасток длиной всего 11 км. Было много горных серпантинов. ТОП-20 автомобилей, которые стремились удержаться в пятерке лидеров, рванули в погоню за временем. В результате один из грузовиков вышел из строя и сгорел дотла. Из-за аварии, случившейся в ходе прохождения спецучастка, марафон несколько скомкался.

По итогам пролога легкой экипаж Андрея Чередникова показал 40-й результат.

Первый этап гонки должен был стартовать в Росарио, а завершиться в Вилья-Карлос-Пас. Это 662 км пути, 258 из которых – спецучастки. Однако вследствие плохих погодных условий организаторы решили этап отменить: сильные ливневые дожди и разлившиеся реки представляли нештучную угрозу для участников марафона, и, самое главное, в воздух не смогли подняться вертолеты, которые должны были обеспечивать безопасность во время гонки и следить за маршрутом в целом. Вся техника двинулась к бивуаку в Вилья-Карлос-Пас. Мотоциклисты и квадроциклисты – конвоем, а легковым автомобилям и грузовикам было разрешено следовать самостоятельно.

Организаторы отменили первый гоночный день. Кроме того, было принято решение сократить второй спецучасток на 100 км. В итоге 4 января спортсмены преодолели 410 км вместо 510. Всего же дистанция второго этапа составила более 700 км.

Ожидалось, что трек будет очень



Photo: Red Bull Media House © 2016



Photo: Red Bull Media House © 2016



Photo: Astana Motorsports



Photo: Astana Motorsports



Photo: RedBull Mediahouse©2016

быстрым и пройдет по пыльным дорогам, каменистым участкам и пескам, а значит, работы спортсменам предстояло много. Сам спецучасток оказался несложным, но очень скоростным и был похож на классический, раллийный. Много участков требовало внимательной и предельно точной работы штурмана.

По результатам второго этапа экипаж Артура Ардавичуса занял 20-е место, а автомобиль Андрея Чередникова — 32-ю строчку на этапе и 31-ю в генеральной турнирной классификации.

Из-за скомканных первых двух дней гонки многие ее участники почувствовали, что «Дакар» стал действительно напряженным. Несколько экипажей сошли с трассы, у одного из внедорожников команды MINI оторвало подвеску, еще одна машина перевернулась в пыли. Из 55 стартовавших грузовиков после второго этапа остался в строю только 51 автомобиль, а из 110 заявленных полноприводных автомобилей — всего 105.

Третий этап «Дакара» стартовал из

Термас де Рио Хондо, а завершился в городе Сан-Сальвадор-де-Жужуй в северо-западной части Аргентины. Однако проливные дожди снова спугали все карты. «Боевые» километры для грузовиков закончились после второй контрольной точки. Некоторые участки трассы стали непроходимыми, и организаторы были вынуждены прервать этап. Спортсмены успели проехать менее 200 км.

Грузовик Tatra на этапе пришел 16-м, и экипаж Astana Motorsports занял 19-ю строчку в генеральной турнирной классификации.

Мотоциклы, квадроциклы и большинство внедорожников также прошли сокращенную дистанцию.

Команда Андрея Чередникова заняла 33-ю позицию в абсолюте и 38-ю на этапе.

В общем зачете после третьего этапа в классе грузовиков лидировал экипаж Ханса Стейси: 6 часов 3 минуты 15 секунд.

В зачете автомобилей лидировал Себастьян Лёб: 6 часов 1 минута 42 секунды.

Хоан Барреда Борт возглавил зачет мотоциклистов: 6 часов 26 минут 50 секунд.

Четвертый этап «Дакара» представлял собой петлю вокруг



Photo: RedBull Mediahouse©2016

«ДАКАР-2016»

аргентинского Сан-Сальвадор-де-Жужуй. Участники преодолели 630 км, включая 430 км «боевых» спецучастков. Стоит особо отметить, что это был первый марафонский этап на гонке и членам экипажа пришлось самостоятельно готовить свои автомобили, поскольку доступ механикам к технике в этот день был запрещен. Каждая поломка могла стоить командам шансов на победу.

В довершение всего средняя высота, по которой пролегал спецучасток, составила 3500 м над уровнем моря. Горная болезнь серьезно влияла на самочувствие спортсменов, которым нужно было ехать не только быстро, но и аккуратно, беречь технику. Многие в этот день потеряли свои позиции. Основная причина — выход техники из строя. Наши спортсмены демонстрировали стойкость. Команда Astana Motorsports стала 20-й в генеральной турнирной классификации. Экипаж Kazakhstan — 35-м.

На следующий день исправность узлов и настройки автомобилей имели еще большее значение, так как спортсменам предстояло покорить максимальную высоту — 4600 м над уровнем моря. Пятый гоночный день прошел в Уюни, на юго-западе Боливии. Общая протяженность этапа составила 642 км, а скоростного спецучастка — 327 км. Артур Ардавичус так прокомментировал этот эпизод гонки: «На трассе сразу вспомнил про свой опыт на горном участке прошлого «Дакара». По правилам этого этапа мы не могли производить ремонт на промежуточной остановке. Пришлось ехать с теми техническими проблемами, которые имели. Вариантов было немного: или я кручу руль без ГУРа, или мы оформляем сход и возвращаемся домой. В итоге выбрал крутить руль».

Экипаж «Астаны» финишировал 21-м на этапе, заняв такую же строчку в общем зачете. Внедорожник Ford F150 EVO, пилотируемый Чередниковым, финишировал 28-м на этапе, расположившись на 31-м месте в абсолютном.

В меню шестого этапа была не только трасса, пролегающая на высоте от 3500 до 4200 м над уровнем моря, но и частая смена ландшафтов: горы, реки, джунгли, пески. Этот этап для мотоциклов, квадроциклов и внедорожников состоял из 542 км по знаменитому солончаку Уюни. Грузовики прошли 295 км спецучастка по городу Оруро — родине президента Боливии Эво Моралеса.

Шестой этап был скоростной и



Фото: Astana Motorsports

Фото: Astana Motorsports ©2016



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА



Спецодежда
и защитная
обувь



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

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

«ЛАКАР-2016»

местами очень пыльный. Часто легенда трассы предполагала ограничения скорости. Было немало сходов. Один внедорожник сгорел. Как впоследствии признавались гонщики, этап в Уюни «был для своих». Кто знал, где срезать, тот пользовался этой возможностью. А срезы встречались серьезные – до 10 км.

В итоге дня экипаж Ардавичуса занимал 20-ю строчку в общем зачете, а экипаж Чередникова – 25-ю.

За седьмым этапом караван участников вернулся в Аргентину, в город Сальта. Общая протяженность пути из боливийского Уюни составила 793 км, 353 км пришлось на спецучасток. И тут кому-то повезло, а кому-то, к сожалению, нет.

Путь лежал по горным серпантинам, по твердому грунту. Но начался дождь, и все вокруг превратилось в красную жижу, в которой машины чувствовали себя не лучше, чем корова на льду. На серпантинах каждые 50 – 70 м встречались повороты. Иные из них были очень крутыми. Те, кого на серпантине нагнал ливень, или теряли много времени, или ехали с большим риском. Впрочем, иногда настигали такие угрозы, которых совсем не ждали. Чех Мартин Коломы в этот день лидировал, но при обгоне вылетел на камень и разбил подвеску «Татры», потеряв 2 часа.

Очень мешали спортсменам зрители, выбегающие на трассу ради эффектного фотоснимка. И в этот день одного из неосторожных зрителей сбили насмерть.

Были на седьмом этапе и протяженные участки, а гонщики подвергались соблазну мчаться на максимальной скорости. Один из бугров закончился резким поворотом. Было просто невозможно свернуть, и многие мчались напрямик, прямо по колеям, пропаханным грузовиками. Там же, кстати, прилег на бок один из внедорожников MINI. К слову, поворот не был прописан организаторами, и понятно, почему: уж очень все выглядело безопасно и нужна была интрига.

Экипаж Ардавичуса завершил седьмой этап на 15-м месте, поднявшись на одну строчку в генеральной турнирной классификации – до 19-й позиции. Экипаж Чередникова стал на этапе 30-м, сохранив за собой 25-е место в общем зачете гонки.

Следующий день, 10 января, был днем отдыха. И если до него многие ехали «на доезд», то на следующий день начиналась настоящая тактическая и скоростная борьба за минуты и секунды.



Photo: Red Bull Mediahouse©2016

Фото: Asiana Motorsports

Photo: Red Bull Mediahouse©2016

Photo: Red Bull Mediahouse©2016



Photo: RedBull Mediahouse©2016

Такой день бывалые спортсмены «Дакара» называют «смерть механиков», потому что в течение полутора суток мастерам нужно приготовить автомобили на вторую часть гонки. Многие в этот день меняют или ремонтируют. «Ремонтировались» и сами спортсмены: отдыхали, восстанавливались и получали массаж. Необходим был спортсменам и эмоциональный отдых. И они его получили: им стало живое общение с соратниками по команде, соперниками, официальными представителями команд в неформальной обстановке, за поеданием различных вкусовностей.

Общая протяженность восьмого этапа из Сальты в Белен (Аргентина) составляла 766 км. Впервые на «Дакаре» гонщиков ожидал длинный спецучасток по песчаным дюнам и барханам — 393 км. Профессионалы здесь получили возможность продемонстрировать все свое мастерство и получить некоторое преимущество по времени. Помимо демонстрации навыков управления автомобилем в песчаной местности, участникам также предстояло справиться с навигационными загадками, подготовленными организаторами гонки.

В этот день из-за неправильной работы с давлением в шинах встало много машин — легковых и грузовиков. Проблемы не обошли стороной и наших



Photo: Astana Motorsports



Photo: Astana Motorsports

«ЛАКАР-2016»

соотечественников: от вибраций выломался из своего крепления гидравлический отбойник и одна из его острых частей пробил колесо. Потом на участке было пробито еще одно колесо, команде пришлось использовать последнюю «запаску» и ехать крайне осторожно. Несмотря на это, Astana Motorsports удержала 19-ю строчку в генеральной турнирной таблице, а экипаж Андрея Чередникова поднялся на одну позицию, завоевав 24-е место в общем зачете.

Песчаные и жесткие каменистые участки, а также устья рек девятого этапа ралли-марафона обещали сделать его весьма разнообразным и нескучным. Длина спецучастка составляла 285 км, а общая протяженность этапа — 396 км. Помимо сложной трассы, в этот день спортсмены боролись и с невыносимой 50-градусной жарой. Она стала причиной сокращения дистанции спецучастка.

Экипаж Astana Motorsports совершил настоящий прорыв и финишировал 6-м на этапе вслед за Де Роем и КАМАЗами, поднявшись на одну строчку вверх в генеральной турнирной таблице — на 18-е место. Внедорожник Чередникова показал стабильную гонку, оставшись на 28-м месте этапа и на прежнем, 24-м, в абсолюте.

На старт десятого этапа участники выехали одновременно по 25 экипажей из различных категорий. Предварительно их разбили на группы, смешав мотоциклы, квадроциклы, внедорожники и грузовики. Так этап стал самым сложным с первых же секунд гонки.

До этого казалось, что главный конкурент Жерара де Роя в борьбе за первое место в общей классификации — Эдуард Николаев (он шел вторым). Но на 180-м километре десятого этапа, на пути из города Белен в Ла Риоху, КАМАЗ Николаева завалился в песках на бок.

Трасса была сложная, с навигационными заковыками. В пути спортсмены преодолевали овраги, теряли ориентиры, переворачивались... Маршрут без потерь проходили только те, кто знал эту местность, эти пески, знал, как и с какой скоростью по ним можно передвигаться. Более всего досталось мотоциклистам. Попадая с мягкого участка дюны на еще более мягкий, они бились шлемом в руль и, получая подзатыльник сиденьем, падали кувырком. Из стартовавших десять дней назад 55 грузовиков в строю осталась только 31 машина.

Экипаж Ардавичуса на этом этапе завоевал 6-е место, 13-е в абсолюте. Команда Чередникова завершила этап



Photo: Red Bull Mediahouse©2016

Photo: Red Bull Mediahouse©2016

Photo: Red Bull Mediahouse©2016

Фото: Astana Motorsports

на 19-м месте, удерживая 24-ю строчку в генеральной классификации.

На следующий день спортсменов ждали 712 км трассы из Ла-Риоха в Сан-Хуан (Аргентина), 431 км спецучастка включал в себя все виды песка, множество бродов, гравийных секций и труднопроходимых каменистых дорог. Этот этап гонщикам запомнился как самый тряский. А еще в одном из оврагов перевернулся Ford, пилотируемый испанским экипажем команды Dmas South Racing. Машина перегородила путь остальным, и ее ставили на колеса совместными усилиями. Жара доходила до плюс 50 градусов по Цельсию.

Astana Motorsports пришла 11-й на этапе, сохранив 13-е место в генеральной турнирной таблице. Команда Kazakhstan в этот день показала 33-е время, что позволило ей занять 25-е место в абсолютном.

На двенадцатом, самом длинном этапе спортсменам предстояло преодолеть 931 км, включая скоростной участок протяженностью 481 км. Гонка вернулась в аргентинский Вилла-Карлос-Пас из города Сан-Хуан.

За два последних сложнейших этапа все лидирующие экипажи только укрепили свои позиции. Теперь машины состязались на извилистом треке, который на сто процентов можно было считать раллийным. Этап, по определению спортсменов, был рулежный, очень быстрый и техничный. Сквозь пыль зрители видели много сложных обгонов.

Экипаж Astana Motorsports финишировал на этапе 7-м, заняв 11-ю позицию в генеральной турнирной классификации и поднявшись на две строчки после предыдущего дня. Команда Андрея Чередникова расположилась на 36-м месте по итогам этапа, сохранив 25-е место в общем зачете.

В финальный день марафона, 16 января, участники преодолели дистанцию тринадцатого этапа – 698 км по пути в аргентинский Росарио – родной город Эрнесто Че Гевары и Лионеля Месси. По окончании гонки спортсмены поднялись на торжественный подиум, поздравили победителей и призеров.

«Закончен еще один «Дакар». Спасибо за поддержку нашим партнерам, спонсорам, друзьям и болельщикам за то, что они были с нами. Эта гонка была не из легких. Это седьмой «Дакар» на моем счету, и я скажу, что все только начинается. По возвращении на родину мы приступим



Фотоматериал: Astana Motorsports

к подготовке к следующей гонке», – прокомментировал событие лидер команды Astana Motorsports Артур Ардавичус.

По итогам соревнований команда Astana Motorsports заняла 11-е место, а команда KAZAKHSTAN – 25-е.

«Большого золотого бедуина» в категории легковых автомобилей

завоевал француз Стефан Петрансель на «Пежо», в категории «Грузовики» – голландец Жерар де Рой, преодолевший на IVECO тринадцать этапов за 44 часа и 42 с небольшим минуты.

В разряде «Мотоциклы» победил австралиец Тоби Прайс на КТМ.

В зачете квадроциклов лидировал аргентинец Маркос Патронелли. ■



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование для автомоек

Моющие средства для мойки кузова и салона

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

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



КАЙЛИ ПОКОРИЛА АЛЬПЫ

В середине января в Кицбюэле, на высоте более 1600 метров, юный голландский пилот команды Scuderia Toro Rosso Макс Ферстаппен промчался на болиде RB7 2011 года по горнолыжному склону в австрийских Альпах. За рулем этого автомобиля Себастьян Феттель выиграл свой второй титул Чемпиона мира, по традиции дав своему болиду женское имя – «Соблазнительная Кайли» (Kinky Kylie), в честь певицы Кайли Миноуг.



На Земле остается все меньше мест, куда еще не ступала шина болида Red Bull. Он бывал и на пляже, и на дне соляного озера, всего месяц назад RB7 ездил в жаркой Австралии. И вот в преддверии этапа Кубка мира по горнолыжному спорту 3500 зрителей смогли увидеть, как 800-сильный заднеприводный автомобиль справляется со снегом.

Команде пришлось основательно повозиться с настройками болида, потребовалось перепрограммировать электронику двигателя, обуть болид в специальную шипованную резину и цепи. Макс в беседе с журналистами признался, что для него этот заезд тоже был в диковинку.

– Это было действительно здорово

ВИКТОРИНА ДЛЯ ЗНАТОКОВ

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Автохимия и автоаксессуары



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop

УСЛОВИЯ ВИКТОРИНЫ:

Условия викторины такие: вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии и прислать нам правильный ответ до 10.02.2016

на e-mail: info@pitstop.kz

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



Ответы принимаются до 10.02.2016

Вам необходимо угадать салон какого автомобиля изображен на фотографии!



Правильный ответ на викторину №12-2015 BMW X6

Победители викторины №12-2015:

ПРИЗЫ

- | | |
|----------------------------|--|
| 1. Мезинцев А. (г. Алматы) | Футболка, бейсболка, + "Омывайка" конц. 1л |
| 2. Тянь С. (г. Алматы) | С-во для панели |
| 3. Осифиди Т. (г. Алматы) | Очиститель стекол |

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



и так весело! Я никогда не ездил на болиде по снегу, – поделился впечатлениями гонщик. – Это был настоящий вызов! Рад, что на событие пришло посмотреть много зрителей.

Помимо зрителей, заезд почтили своим присутствием два известных австрийца – Герхард Бергер, экс-пилот Формулы-1, бывший совладелец команды Scuderia Toro Rosso, и Хельмут Марко, советник компании Red Bull по автоспорту.

– Я давно работаю в Red

Bull, и меня уже трудно чем-то удивить. Но сегодняшнее шоу было действительно уникальным, – заявил Марко.

– Кицбюэль знаменит тем, что здесь проходят удивительные события. Red Bull, конечно, славится умением их организовывать, – заметил Герхард Бергер. – Макс Ферстаппен прекрасно справился с задачей. К тому же он отлично провел и весь дебютный сезон в Формуле-1. Если Макс продолжит в том же духе, однажды он станет Чемпионом мира. ■



Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №12-2015

П			М		Н		С	
Р		К	А	З	Е	М	А	Т
О	М	У	Т		С		Д	
Б		Л	Е	К	С	И	К	А
Е		И		Р	И	Т	О	Р
Г	Е	Б		У		И		И
		И	С	П	О	Л	И	Н
Б	О	Н	И		Т	Ь	М	А
Е			Э	Р	Г		Я	
К	Н	У	Т		А			Д
Е		Г	Л	А	Д	К	О	В
Ш		О			К	И	Н	О
А	Л	Л	И	Г	А	Т	О	Р

Государство в Африке	Тишина	Бесчинство		Повальная эпидемия	"Заросшая" улица	Приносит новости	Земляной орех
					Дорожная сумка		
	"Тигровая" лошадь	Килограмм воды					Эдем
					Одногорбый верблюд		
	... Джексон	Муравьиная "корова"					
	Способность видеть				Самая колючая жена		
				Горный цветок	Делит слово на части	Брат Лыбеди	Раздор, беспорядок
Вредный человек				Безбожие	Ягодный кустарник	Второе название Конго	
Библейский персонаж		Канавы вокруг крепости					
				Замужняя немка			
Врач разума		Первый парень в ауле					
				... Джек Паркер			

Сидят два пенсионера:

— Какая нынче молодежь бедная, одну сигарету на пятерых курят, но молодцы, все равно смеются.

Комары стали хитрее: подлетают, садятся на кровать, ...а дальше идут пешком, чтобы их не было слышно!

Люди делятся на три категории:

1. Совы — встают поздно.
2. Жаворонки — ложатся рано.
3. Дятлы — из-за них совы встают рано, а жаворонки ложатся поздно...

«Дедушка Мороз, выходи!» — кричали дети, прыгая с ноги на ногу возле общественного туалета.

— Я его вчера застукала!

— Да ты что?

— Да, представляешь, моим котом свой ноутбук протирал!

1 января — День независимости опорно-двигательной системы.

SMS жене: «Похищен инопланетянами... Ставят на мне опыты... Уже облили духами, измазали помадой, исцарапали всю спину, отобрали деньги... Через час обещали отпустить...».

Не желающий рано вставать колхозный механизатор Игнат валенком перевёл петуха на попозже.

Жена и «вискас» ела, и обои в коридоре драла, но муж всё равно называл её бегемотом, а не кошечкой.

Приходишь с мороза — а по дому усатая полосатая грелка бегает...

Я владею особым мастерством: я могу открыть шкаф, положить вещи и захлопнуть дверцу раньше, чем они начнут вываливаться оттуда.

Два часа ночи. Гаишник спит дома с женой, вдруг начинает дергаться и вскрикивать:

— Фура! Фура!

Жена (успокаивающе):

— Пустая она, пустая!

ЮМОР

У меня на балконе сосулька растёт метровая, прямо над машиной, которая сигнализирует каждую ночь. Я эту сосульку из чайника подкармливаю.

Сидит мужик, на поплавок смотрит. Час сидит, другой... На третий час в ванную заходит жена: — Ладно, черт с тобой! Иди на свою рыбалку, а то мне постирать надо.

Ну, как до дома вчера дошёл? — Нормально, всё равно телефон я менять собирался, да и этими двумя зубами я почти не пользовался.

Журнал Pitstop можно приобрести:

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

Журнал можно получить бесплатно:

в автосалонах г. Алматы

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

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

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

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!

ДИЗАЙН

Разработка логотипов, фирменного стиля, упаковки. Наружная реклама. Любая полиграфия, от визитки до книги. Даем консультации.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

Печать на цветной пленке, оракале, виниле фотобумаге, оконной сетке, баннере.

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

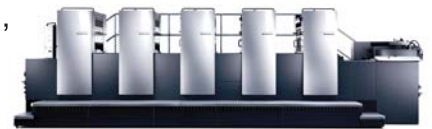
Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод. Разработка концепции, слоганов. Реклама в печатной прессе.

(офсетная печать)

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и прочее.

Офсетная печать выполняется на Японском и Германском оборудовании. Широкий выбор материалов.



ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



Печать выполняется на японском оборудовании, японскими, турецкими и китайскими расходными материалами.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

Вышивка на крое, бейсболках, футболках. Эксклюзивная вышивка. Изготовление шевронов. Пошив спец. одежды.



Вышивка производится на Швейцарском оборудовании фирмы Bernina, расходными материалами п-ва Китай и Ю. Корея.

ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!

Горячая
страсть

Холодный
расчет



www.dav.kz

MOTUL – каждому свой!

МОТОРНОЕ МАСЛО ПРЕМИУМ-КЛАССА



www.motul.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