

+ СКАНВОРА

pitstop

ЖУРНАЛ ОБ АВТОМОБИЛЯХ

1 (40) 2011

1

“АВТОДРОМ”



Контраварийное вождение

PEUGEOT 508 – 2011
“ШОУРУМ”

Honda Civic Концерт
“ТРАНСФОРМЕРЫ”

Д. Петрухин:
Корея, Япония

НАМАН: Gallardo LP560
ГЕМБАЛЛА: Cayenne 958
PRIOR DESIGN: E-CLASS
G-POWER: BMW M5
RECARO: PRO RACER
ABT: VW Touareg

ТЮНИНГ

BMW 1 M
“МИНИАТУРА”



CHRYSLER 300C

www.pitstop.kz



АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА



АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ

АКБ ВСЕХ ТИПОВ
от 35 Ah до 235 Ah



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: ТОО “АВТО-ПРОДУКТ”

Тел.: (727) 234-93-13, 235-92-71, факс: (727) 235-92-04

Jeep Compass 2011
“ШОУРУМ”



BP VISCO – Партнер Чемпионата КХЛ 2010/2011



Есть лучший способ очистить двигатель

Для тех, кто хочет всегда быть уверенным в исправности своего автомобиля, инженеры компании BP разработали новое моторное масло BP Visco с инновационной системой очистки двигателя CleanGuard™.



visco
МОТОРНЫЕ МАСЛА

ЧИТАЙТЕ В Pitstop №1 (40)–2011



“ШОУРУМ”

Peugeot-508 - 2011
Chrysler-300C - 2011
Jeep Compass - 2011

6 стр.
10 стр.
14 стр.

“ТРАНСФОРМЕРЫ”

Honda Civic Concept

13 стр.

“ТЮНИНГ”

Prior Design: MB E-Class
Recaro: Pro Racer
ABT: VW Touareg
Hamann: Victory II
G-Power: BMW M5
Gemballa: Cayenne 958

18 стр.
18 стр.
19 стр.
20 стр.
21 стр.
21 стр.

“МИНИАТЮРА”

BMW 1 Series M Coupe

22 стр.

“АВТОДРОМ”

“Учимся водить зимой”

26 стр.

“КРАШ-ТЕСТ”

Landwind CV9

29 стр.

“АВТОСПОРТ WRC”

“Все готово к схватке”

30 стр.

“АВТОСПОРТ F-1”

“Межсезонье”

32 стр.

“ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ”

Д. Петрухин: Корея, Япония

34 стр.

Aleks studio

ТЮНИНГОВОЕ АТЕЛЬЕ

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ РАБОТА

- ▶ **КАЧЕСТВЕННЫЕ** АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЧЕХЛЫ С УСТАНОВКОЙ
- ▶ **Профессиональная** перетяжка спортивных сидений
- ▶ **Разработка эксклюзивного** ДИЗАЙНА САЛОНА
- ▶ **Частичная замена** протертых деталей
- ▶ **Реставрация порошковой** основы
- ▶ **Обтяжка рулей, ручек** КПП, стоек, полок, потолков, дверей, вставок, козырьков, подлокотников, консолей
- ▶ **Обтяжка сидений** мотоциклов, яхт и другой техники
- ▶ **Эксклюзивная вышивка** рисунков и логотипов

При обращении к нам, вам гарантирован профессиональный подход и компетентность сотрудников, опыт работы которых в данной сфере – более 10 лет. Благодаря оригинальным техническим решениям, все работы по изготовлению и установке чехлов будут проведены быстро, качественно и профессионально. 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!

www.pitstop.kz

+7 701 317 80 60

+7 707 277 77 46

E-mail: Aleks_studio@mail.ru

Закон «о перевозчиках» изменится...



Глава государства подписал указ о внесении изменений и дополнений в закон о транспорте. Поправки нацелены на совершенствование системы регулирования транспорта и перевозочного процесса, приведение его в соответствие с международными стандартами.

Вносимые поправки направлены на введение лицензирования перевозок пассажиров автобусами и микроавтобусами на международных и междугородных сообщениях, доступа

пользователей к автоматизированной системе управления пассажирскими железнодорожными перевозками по продаже проездных билетов, организации деятельности железнодорожных вокзалов.

Кроме того, законом устанавливается запрет на строительство объектов дорожного сервиса в полосе отвода автодороги. Данные объекты будут располагаться в придорожной полосе, что позволит снизить затраты на строительство и реконструкцию автодорог.
 ИА Kazakhstan Today

Правила меняются...

Депутаты сената парламента РК приняли Закон РК "О ратификации Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года", передает корреспондент агентства Kazakhstan Today.

Как отмечается в сообщении комитета сената, участниками соглашения являются 33 государства. В соответствии с положениями конвенции, все участники принимают меры к тому, чтобы действующие на их территории ПДД соответствовали международным стандартам. Это касается безопасности дорожного движения и экологических требований к транспорту.

Кроме этого, депутаты приняли сопутствующий Закон "О ратификации Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах".

Ратификация соглашения будет способствовать доведению уровня безопасности дорожного движения в РК до международных требований и введению в стране более жестких экологических требований к транспортным средствам.

ИА Kazakhstan Today



Вещь должна быть полезной, красивой, долговечной, Она должна быть лучшей в своем роде...

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.

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

Казахстанская альтернатива GPS

В Казахстане во второй половине текущего года появится система высокоточной спутниковой навигации. Об этом сообщил глава Казкосмос Талгат Мусабаев.

"В ближайшее время в нашей стране появится система высокоточной спутниковой навигации. Уже в этом году начинается развертывание первых десяти дифференциальных станций, и это будет пилотный проект в Акмолинской области и городе Астане с дальнейшим расширением на всю территорию Казахстана. В любой европейской стране человек может сесть за руль, не зная, куда ехать, ввести координаты в систему высокоточной спутниковой навигации, и она ему покажет дорогу. У нас пока этого нет, но мы создаем эту систему", - отметил глава Казкосмоса.

Проект спутниковой навигации реализуется немецкой фирмой EATS, выигравшей конкурс. С конца декабря 2010 г. они уже начали работу. Система позволит определять координаты подвижных объектов с большой точностью, как минимум, до двух метров, а после обработки данных - до сантиметров. Данный проект позволит землеустроителям, картографам вести кадастровые работы, контролировать пространственно протяженные объекты.

ИА Kazakhstan Today

Первая партия запущена!

В Алматы состоялась презентация первой партии автобусов для муниципального автобусного парка, работающих на сжатом природном газе, передает корреспондент агентства Kazakhstan Today. По информации акимата, данный общественный транспорт соответствует техническим, экологическим и другим международным стандартам, что улучшит экологическую обстановку в городе.

По словам акима, в Алматы несколько автобусных парков и все они частные. "Возникает много разных вопросов по работе общественного транспорта, особенно в условиях такого города, как Алматы. Особенно нас беспокоят проблемы трафика. Чтобы систематизировать работу, мы решили создать муниципальный автобусный парк. Это, с одной стороны, повысит конкурентоспособность среди перевозчиков, а с другой позволит поднять сервис обслуживания до высоких стандартов. Автобусы, приобретенные в результате тендера, по данным наших специалистов, отвечают всем необходимым требованиям: они комфортабельны, приспособлены к городским условиям, работают только на газе. Вместе с "Бритиш Петролиум" (bp) мы построили специальные газозаправочные станции, определили площадку, где будет дислоцироваться новый автобусный парк. Полная



безопасность горожанам гарантирована. Это испытанная система. Автобусы, взяли очень много от ведущих мировых компаний, в частности от немецких. На разные основные узлы, гарантия у них от 5 лет и более" - отметил Аким.

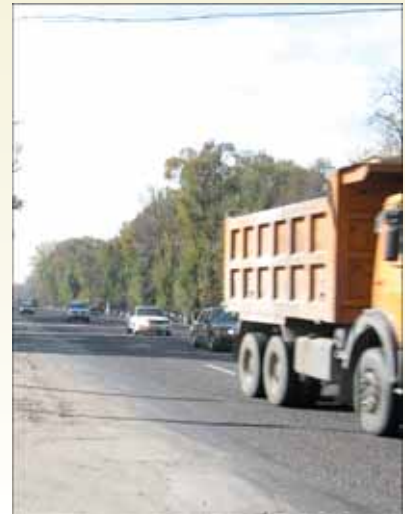
Всего планируется приобретение 200 новых городских 12-метровых автобусов с низким полом, работающих на сжатом природном газе. Автобусы будут поступать постепенно, партиями. Первая 20 автобусов.

По информации акимата, за 9 месяцев прошлого года всеми видами транспорта в Алматы было перевезено 2,5 млн человек, из них более 1,5 млн - автобусами, 500 тыс - такси, остальные - трамваями, троллейбусами и воздушным транспортом.

ИА Kazakhstan Today

Будем платить...

В 2011 году автодорога Астана - Бурабай станет платной. Об этом в ходе правительственного часа в мажилисе сообщил министр транспорта и коммуникаций РК Абельгази Кусаинов, передает корреспондент агентства Kazakhstan Today.



Он уточнил, что стоимость проезда за каждый километр автодороги для водителей легковых автомобилей составит от 1 до 2 тенге; для коммерческих машин, в том числе автобусов и грузовиков - от 5 до 15 тенге. Что же касается автовладельцев, которые живут вдоль дороги, то они ничего не будут оплачивать.

ИА Kazakhstan Today

MARSHAL

КЕЗ-КЕЛГЕН ЖАҒДАЙДАҒЫ ТАБЫС
УСПЕХ В ЛЮБОЙ СИТУАЦИИ

Генеральный дистрибьютор в Республике Казахстан:

г. Алматы, ул. Богенбай Батыра 212, угол ул. Муратбаева 138. Тел: +7 (727) 399-87-90, 399-87-81, факс: +7 (727) 399-87-93. Mobile: +7 777 6848444, e-mail: marshaltire@gmail.com

www.marshaltire.com

Яхта с гаражом от Gray Design



Всемирно известный разработчик люксовых яхт — шведская компания Gray Design - предлагает своим клиентам заказать строительство роскошной 50-метровой лодки Strand Craft 166, оснащенной не только суперкомфортабельными каютами и джакузи, но и автомобильным гаражом с суперкаром эксклюзивной модели, созданным дизайнерами этой компании. Сообщается, что гараж будет достаточно вместительным и вместо "штатного" спорткара в нем легко можно будет разместить любой другой автомобиль - от небольших двухместных Ferrari и Lamborghini до шестиметрового лимузина Maybach.

По проекту яхта изготавливается из композитных материалов и оснащается

двумя моторами суммарной мощностью более 11 тыс. лошадиных сил, благодаря которым судно массой 230 т сможет развивать максимальную скорость до 40 узлов, или 74 километров в час. К услугам пассажиров пять комфортабельных кают с плазменными панелями Bang&Olufsen и профессиональным звуком, а также джакузи с баром, которые находятся в носовой части корабля, говорится в сообщении на сайте компании Gray Design.

В комплекте с яхтой может идти уникальный суперкар, оснащенный восьмилитровым мотором объемом 4,3 литра и мощностью 620 л.с. С нуля до 100 км/ч автомобиль сможет разогнаться за 3,7 секунды, а его максимальная скорость составит 305 км/ч.



BMW зомбирует клиентов

В кинотеатрах Германии компания BMW начала использовать новую технологию рекламы Flash Projection, похожую на «25-й кадр». Перед началом кинопоказа в зал подается яркая вспышка света, после которой при закрытии глаз зрителям становится виден логотип BMW.

Во время рекламного блока за экраном ставится трафарет с логотипом BMW, а во время рекламы через него подается мощная вспышка света. В результате все зрители, которые смотрят в этот момент на экран, незаметно для себя получают копию логотипа на сетчатку глаза. Если закрыть глаза, то становятся видны буквы BMW. После вспышки в конце рекламного ролика зрителей просят закрыть глаза и «помечтать», пишут «Компьютерные вести».

Как отмечает издание, это напоминает историю двухлетней давности опять же из Германии, где парень ходил по улицам с самодельным проектором (Image Fulgurator), который работал от ведомой вспышки (то есть вспышка, которая включается при вспышке другой вспышки). Этот проектор автоматически добавлял различные слова на все фотографии, если объектив чужой камеры был направлен в сторону проектора.

19 девушек уместились в Smart

19 студенток колледжей крупнейшего пакистанского города Карачи установили рекорд для Книги рекордов Гиннеса, сумев поместиться в ультракомпактном автомобильчике Smart, салон которого рассчитан только для двух пассажиров.



Предыдущий рекорд принадлежал команде из Австралии, 18 членов которой сумели уместиться в Smart в январе этого года.

Smart Fortwo - двухместный малолитражный автомобиль для города. Его длина составляет 2 метра 50 сантиметров и он является самым маленьким серийным автомобилем в истории автомобилестроения.

Стоит отметить, что минувшим летом мировой рекорд вместительности установил и российский внедорожник УАЗ-469, в салон которого смогли утрамбоваться 32 человека. Общий вес пассажиров вместе с водителем составил 1900 кг, что соответствует весу африканского слона.

nouvelle
KAZAKHSTAN

ADVERTISING AGENCY

РЕКЛАМНОЕ АГЕНТСТВО

Дизайн

Разработка логотипов, фирменного стиля. Brand book. Рекомендации.

Полиграфия

Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, и др.

Печатные СМИ

Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод.

Тел.: +7 /727/ 296 98 09, тел./факс: +7 /727/ 260 85 27, E-mail: info@nouvelle.kz

www.nouvelle.kz

Дороги со светодиодным освещением

Компания Philips на одном из самых загруженных отрезков (7 км) автомагистрали A44 в пригороде Амстердама (Голландия) для освещения дороги готовится использовать светодиоды. Это позволит экономить до 180 тысяч кВт/ч в год, что эквивалентно потреблению электроэнергии 50 домами, а также на 40% снизит выброс углекислого газа автомобилями.

Издание "Автомобили и цены" пишет, что это не единственный плюс энергосберегающих светильников Phillips, которые будут использоваться в освещении дорог. У ламп есть возможность автоматического диммирования: интенсивность освещения на трассе регулируется в зависимости от плотности движения потока машин.

Светодиоды также долговечнее и требуют обслуживания значительно реже, чем обычные лампы. Новый вид освещения шоссе запустят в феврале 2011 года.

Замки открываем ногой...



На прошедшем в январе Детройтском моторшоу компания Ford презентовала свежую версию семейного мини-вэна C-Max, отличающуюся от машин дорестайлингового поколения семиместной конфигурацией салона и новой опцией Liftgate, которая позволяет открывать дверь багажника с помощью ноги, пишет USA Today.

Система представляет собой датчик, встроенный в задний бампер автомобиля снизу и реагирующий на движение. Чтобы открыть замок и автоматически поднять дверь багажного отделения, достаточно провести ногой под сенсором. Для того же, чтобы багажник не открыли вору, предназначен второй сенсор, который идентифицирует владельца по "умному" ключу.

В Ford уверены, что нововведение понравится любителям шопинга, которым раньше приходилось ставить сумки с покупками на землю, чтобы освободить руки для ключей. Новый Ford C-Max появится в продаже в США в 2011 году. Концерн обещает внедрить "багажный hands-free" и в другие модели, предназначенные, в том числе, для Европы.

Экзотично для перевозки машин



Компания Nissan представила теплоход City of St. Petersburg - новое экологичное судно, предназначенное для перевозки автомобилей по Европе. Судно построено компанией Kyokuyo Shipyard Corporation. Благодаря сферической конструкции носовой части корпуса, аэродинамическое сопротивление снижено на 50% по сравнению с традиционными судами. По расчетам, основанным на 75-процентной навигационной норме и средних гидрографических условиях в Северной Атлантике, новый дизайн позволит экономить до 800 тонн топлива в год, что в свою очередь приведет к снижению выбросов CO2 примерно на 2500 тонн.

Снижение выбросов - одно из приоритетных направлений для компании Nissan, обозначенных в программе Nissan Green Program 2010. Компания Nissan не ограничивается только производством экологически чистых автомобилей. Снижения выбросов CO2 она добивается также при производстве, доставке и продаже своих автомобилей. Теперь к экспериментам компании Nissan в области транспортировки, таких как более эффективная организация доставки грузов и оптимизация их упаковки, добавилось экологичное судно, снижающее выбросы CO2 на стадии перевозки автомобилей Nissan.



СЕТЬ УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ



АВТОСТЕКЛА

УСТАНОВКА • ПРОДАЖА

Низкие цены • Качество • Гарантия



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

Т.: 8-727-232-13-17

8-777-807-87-73



Принципиальное отличие современного подхода Peugeot в том, что в будущем компания планирует не расширять, а, наоборот, сокращать модельный ряд. Так, 508-я приходит на смену не только не всегда однозначно воспринимаемой 407-й, но и большой и чопорной 607-й. Последняя стоит на конвейере уже более десяти лет, успев за это время поднадоесть даже патристично настроенным французским чиновникам. Однако новенькая 508-я, подтверждающая историческую привязанность Peugeot к классу Gran Turismo, должна прийтись по вкусу многим, поскольку совмещает в себе практически все, что остро необходимо современному человеку, живущему в бешеном деловом ритме, но иногда нуждающемуся в релаксе и комфорте.

Дизайном Peugeot-508 занимался Жиль Видаль — создатель множества образов концепт-каров французской компании. И это заметно, поскольку новая модель — не что иное, как эволюция стиля, впервые

200-летний юбилей заметно повлиял на бренд Peugeot. В нынешнее непростое для мирового автопрома время французский автогигант больше не хочет экспериментировать. Куда важнее для него традиции, надежность, качество и стиль, от которых напрямую зависят объемы и темпы продаж, а значит и процветание марки. В погоне за временем Peugeot, похоже, обнаружила дорогу, движение по которой привело ее к стратегии «золотой середины». И первым продуктом этой системы станет многообещающая и очень элегантная модель с индексом 508, которая поступит в продажу уже в начале 2011 года.

реализованного в концепт-каре SR1. Но это вовсе не значит, что автомобиль утратил все свои фамильные черты. Нет, его легко идентифицировать по формам капота и решетки радиатора, по фарам и, конечно, по большому хромированному льву спереди и сзади.

508-я будет производиться на базе «платформы 3» в Ренн-Ла-Жанэ в двух версиях: седан и универсал - и та стратегия «золотой середины», о которой мы говорили в самом начале, видна даже по габаритам нового автомобиля. Седан станет на 11 см

короче Peugeot-607, зато на 10 см длиннее Peugeot-407, а универсал прибавит, по сравнению с моделью 407 SW, всего 4,8 см. При этом 508-я получилась на 35-45 кг легче 407-й и эффективней, с точки зрения аэродинамики. Достаточно сказать, что коэффициент лобового сопротивления седана составляет всего 0,25, а универсала — 0,26.



PEUGEOT 508



ДИНА

Седан станет на 11 см короче Peugeot-607, зато на 10 см длиннее Peugeot-407, а универсал прибавит по сравнению с моделью 407 SW, всего 4,8 см.



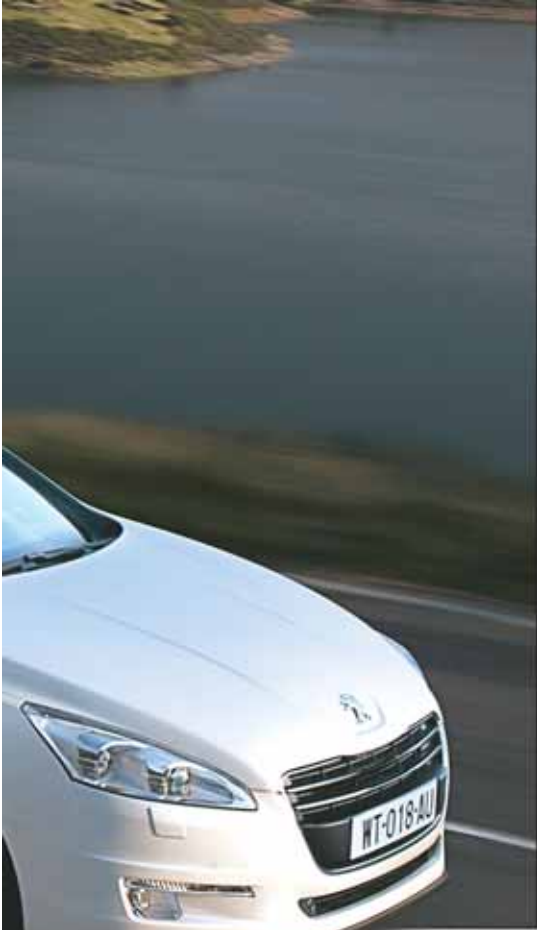
PEUGEOT 508 “ЗОЛОТАЯ СЕРЕДИНА”



Экстравагантную внешность Peugeot-508 прекрасно дополняет ее внутреннее убранство. В распоряжении водителя и пассажиров - просторный, на уровне модели 607, салон, в котором уместилось огромное количество мультимедийных устройств, включая качественную акустику от JBL, консоли, систему спутниковой навигации и так далее. Но больше в Peugeot гордятся не этим и даже не вместительным багажным отделением, объем которого можно увеличить до 1865 литров, а тем, насколько низкого уровня проникновения внешнего шума удалось добиться французским инженерам. На эту цель работает и лобовое стекло, и гидроупругие крепления подвески, и даже активный амортизатор на передней оси.

Линейка двигателей для Peugeot-508, следуя все той же стратегии «золотой середины», подобрана с учетом компромисса между мощностью, экономичностью и экологичностью. И если дизельных агрегатов предлагается три (все объемом 1,6 литра), то выбор бензиновых моторов немного шире — от 1,6 до 2,2 литров, от 112 до 204 л. с. Каждый из двигателей оснащен одной из современных технологий, разработанных в недрах концерна PSA Peugeot-Citroen. Это и VTi, и THP, и e-HDi - новое поколение системы Stop&Start, комбинирующей реверсивный генератор и дизельный двигатель. Она снижает





уровень
эмиссии CO2 и

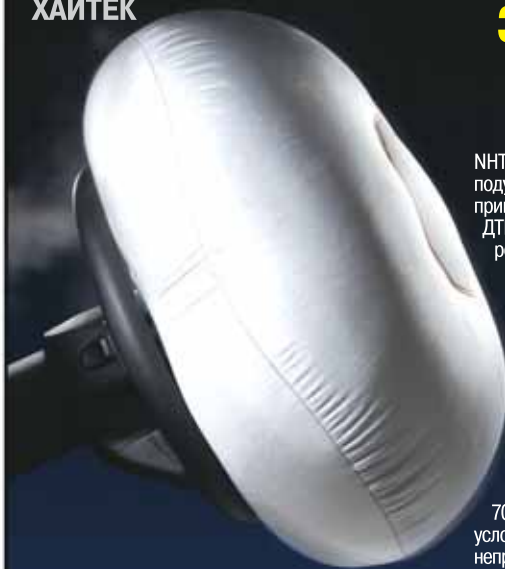
позволяет экономить до 15% топлива. На сегодняшний день 1,6-литровый дизельный мотор с такой системой и 6-ступенчатой ручной коробкой передач потребляет всего 4,4 литра на 100 км пути, а в скором времени, благодаря внедрению управляемых электроникой воздухозаборников, французы обещают снизить расход топлива еще на 200 мл.

В 2012 году Peugeot планирует внедрить очередное новшество — технологию HYbrid4 с дизельным двигателем HDi спереди и электромотором сзади. Она должна обеспечить модели 508 солидную экономию топлива и выходную мощность в районе 147 кВт (200 л. с.), полный привод и минимальную эмиссию - 99 г/км. Но это в будущем, а сейчас гораздо интересней то, что предлагает компания с точки зрения ходовых качеств и безопасности. Здесь, откровенно говоря, нет никаких инноваций, только стандартный набор необходимых систем, да выбор между 5-ти и 6-ступенчатыми автоматическими и механическими коробками передач. Единственное, о чем, пожалуй, стоит сказать отдельно, — подвеска. Задняя во всех комплектациях 508-й будет многорычажной, передняя — типа Мак-Ферсон, за исключением версии GT, которая получит двойные поперечные рычаги с составными поворотными кулаками.

Что же, пока Peugeot справляется со взятым на усреднение моделей курсом. Важно теперь, чтобы поиски вождя «золотой середины» не привели компанию к коллапсу. Глядя на модель 508, к счастью, перспективы двухвекового французского бренда представляются вполне радужными. ■



ХАЙТЕК



30 ЛЕТ ПОДУШКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

NHTSA в США изучило также эффективность подушек в сочетании с ремнем безопасности и пришло к выводу, что риск фатального исхода при ДТП в случае одновременного использования ремня и подушки на 61% ниже.

Mercedes-Benz ввел «Аирбэги» в серийную комплектацию задолго до того, как это начали делать другие. С октября 1992 г. подушка водителя является стандартным оборудованием, устанавливаемым на все легковые автомобили.

Несмотря на это, скептики до сих пор поднимают вопрос о том, может ли подушка безопасности принести вред. Он практически затормозил процесс производства его в самом начале, так как во время первых тестов, в начале 70-х, в США имели место несчастные случаи, при условии, что водитель находился в салоне непристегнутым. Это стало причиной сворачивания программ по применению подушек в серийном производстве практически всеми автопроизводителями. Но Mercedes-Benz продолжал верить в эффективность защитных свойств системы подушек безопасности, и после напряженной работы, которой способствовал нештучный потенциал инженеров компании, в 1980 г. была представлена первая серийная подушка безопасности. С тех пор многочисленные исследования подтвердили безусловную эффективность применения подушек безопасности, правда, параллельно с ремнями. ■

» 30 лет назад, в декабре 1980 года, первый автомобиль, серийно оборудованный подушкой безопасности, сошел с конвейера завода в Зиндельфингене. Это был седан S-класса модельного семейства W 126. Так завершился более чем 13-летний период предшествующих разработок, и началась новая эра в автомобилестроении.

Согласно данным агентства дорожной безопасности (NHTSA), в США на сегодняшний день подушки безопасности спасли более 28 000 человеческих жизней. Недавнее исследование



ПРОДУКЦИЯ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

**ВЫБИРАЙ
ЛУЧШЕЕ!**



АВТОХИМИЯ | АВТОКОСМЕТИКА | АВТОАКСЕССУАРЫ

Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Кунаева 17, уг. ул. Маметовой.

тел./факс: (727) 271 14 30, сот.: +7 701 759 13 00

E-mail: ivanauto_alm@mail.ru

www.agah.ru

Реклама

Chrysler 300C - 2011

РЕЗУЛЬТАТ ОКРУГЛЕНИЯ



Логично предположить, что такие трансформации неминуемо приведут к поднятию стоимости, которая может способствовать снижению спроса. Но, видимо, в компании считают, что для американского рынка небольшое удорожание - это норма. Что же касается нашей страны, нам глубоко все равно, насколько поднимется или опустится цена, ведь свои «полтора» новых автомобиля, пусть и с трудом, Chrysler продаст в Казахстане в любом случае. А массовое появление этой модели на нашем рынке если и произойдет, то, скорее всего, не раньше, чем через пару лет и, вероятно, только в качестве Second-Hand.

Но, как бы не относились наши

Не сдастся-таки американский автопром и в суровое кризисное время продолжает радовать фанатов марки своими новинками. Причем в их числе не только абсолютно новые модели, призванные отвоевать для Chrysler часть европейского рынка, но и уже успевшие снискать благосклонность у американских покупателей модели, которые и без дорогостоящего обновления успешно продавались по миру сотнями тысяч экземпляров. Но компания Chrysler легких путей не ищет, и, обновляя Chrysler-300C (и без того роскошный и дюже популярный у нас на вторичном рынке седан), она сделала его еще более комфортным, и оснастила еще большим набором опций.

автолюбители к американским брендам, историю, а вместе с ней и многолетний опыт, сбрасывать со счетов нельзя. Все-таки умеют американцы делать машины и, надо отдать должное, хорошие. К тому же разработки Chrysler после недавнего отпощкования от Daimler дополнились еще и инновациями концерна Fiat, с которым теперь компания намерена двигаться рука об руку и, более того, продавать в Европе под брендом Lancia, принадлежащим Fiat, часть своих моделей. Поговаривают, что седан 300C будет первой ласточкой в этом тандеме. Быть может, поэтому, машина претерпела кардинальные изменения в плане комфорта

(так любимого европейцами) и значительно расширила список базового оборудования.

Вопреки громким заявлениям, сделанным автоэкспертами накануне официальной премьеры машины, кардинального обновления платформы не произошло. Это по-прежнему седан с классическим задним приводом, в том же, что и раньше, чопорном американском стиле. Более того, даже форма фальшрадиаторной решетки осталась прежней, за исключением внутренней сетки, которая теперь выполнена в виде горизонтальных «жалюзи». Не изменилась и завышенная линия боковых окон, крадущая обзорность и создающая машине имидж броневика. Правда, в угоду улучшению обзорности





До...

После...



И все же в облике Chrysler 300C есть что-то новое, едва уловимое, но делающее автомобиль более адаптированным к повседневной реальности...

разработчики изменили угол наклона и площадь лобового стекла.

И все же в облике Chrysler-300C есть что-то новое, едва уловимое, но делающее автомобиль более адаптированным к повседневной реальности и визуально... мягким. Ощущения эти продиктованы более округлыми формами кузова, наличием большего, по сравнению с предшественником, количества хромированных молдингов и вставок и, конечно же, новой по форме и содержанию светоптики, которая теперь имеет дневную подсветку (на светодиодах). Боковые части кузова стали более округлыми, и в зоне порогов заканчиваются небольшой «юбкой». Колесные арки получили большую выразительность и в сочетании с опоясывающей кузов аэродинамической линией компенсируют визуальную брутальность, свойственную машинам, с завышенной линией боковых окон. Кроме этого, увеличилась (до панорамной) площадь стеклянного люка, а на крышке багажника появился небольшой спойлер. Вот, пожалуй, по внешнему виду и все. Впрочем, можно еще упомянуть о хромированных обводах, обновленных задних фонарях, которые расположены вертикально под единым колпаком, и о хромированной горизонтальной вставке между крышкой багажника и задним

АВТОТРЕЙД

АВТОЗАПЧАСТИ

БАМПЕРЫ	КАПОТЫ	КРЫЛЬЯ	ДВЕРИ, КРЫШКА БАГАЖНИКА
ЗЕРКАЛА	ОПТИКА	РЕШЕТКИ	ПОДКРЫЛКИ, БРЫЗГОВИКИ
РАДИАТОРЫ, КОНДИЦИОНЕРЫ	ДИФФУЗОРЫ	РАМКИ КУЗОВА	БАЧКИ ОМЫВАТЕЛЯ

г. Алматы, ул. Толе Би, 304

т.: 8-727-232-13-16

8-777-341-4444

РЕЗУЛЬТАТ ОКРУГЛЕНИЯ



бампером. Но это уже мелочи.

Салон машины вышел роскошным. Рубленые углы уступили место мягким обводам и округлостям, а привычный пластик и хром заменили на качественные современные материалы. Каждый прибор теперь имеет собственную светодиодную подсветку бирюзового цвета. Кроме этого, между колодцами основных приборов появилось табло бортового компьютера, на котором будет отображаться оперативная информация. Справа от водителя располагается центр управления системой Uconnect Touch, включающей в себя аудио, навигацию и 2-зонный климат-контроль. Внушает уважение и размер самого экрана системы – 21 см по диагонали. Как дань традициями и стилю по центру приборной панели расположены аналоговые часы, чудесным образом вписывающиеся в общий антураж в стиле «хайтек» и, безусловно, привлекающие к себе внимание.

Двигателей теперь покупателям предложат на выбор два: первый, 6-цилиндровый 3,7-литровый Pentastar, мощностью около 300 «лошадей», и второй, 8-цилиндровый Hemi, объемом 5,7 литра, мощностью около 380 л.с. Оба мотора будут поставляться с автоматической 5-ступенчатой коробкой передач.

Опционально покупатель сможет доукомплектовать машину литыми 20-дюймовыми легкосплавными дисками, а салон – массой полезностей, в числе которых подогрев и вентиляция сидений, кожаная обивка и вставки из натурального дерева ценных пород.



Honda Civic Concept

На международном автосалоне в Детройте состоялась мировая премьера двух концепт-каров компании Honda - Civic Concept sedan и Civic Si Concept coupe. Обе новинки демонстрируют, как будет выглядеть Honda Civic 9-го поколения.

Стильный силуэт, как и прежде, базируется на культовой для Honda концепции "one-motion". Его линии стали еще более выразительными, а формы законченными. Как говорят сами разработчики о новинке, это единое целое, сгусток энергии, который выглядит динамично, даже когда стоит на месте.

Civic всегда ценился за сочетание, казалось бы, несовместимых вещей: компактных габаритов при просторе внутри, спортивного характера при низком расходе топлива. Новый Civic построен на этих же базовых принципах.

Благодаря широкому выбору силовых агрегатов, новинка имеет все необходимое, чтобы найти поклонников среди людей всех возрастов и предпочтений. Кроме традиционной бензиновой версии, новый Civic будет доступен в спортивной версии Si, с гибридной силовой установкой IMA нового поколения, а также с двигателем,

работающим на природном газе.

Все моторы оснащены системой изменения фаз газораспределения и электронного управления подъемом клапанов i-VTEC и соответствуют актуальным экономрам. Кроме этого, Civic получит систему Honda Eco Assist, уже известную по моделям Insight и CR-Z. Для достижения еще большей экономичности система способна автоматически выключать двигатель при остановке автомобиля, сглаживать ускорение при нажатии на педали газа и многое другое. ■



Увидеть главное!



ДУАЛУЧ®

www.dialuch.kz

8 (727) 319 12 78



Jeep Compass 2011



СУ
ДЖ
ИНД

Jeep Compass

История модели началась в первые годы XXI века, в 2002. Миру был явлен двухдверный полноприводный прототип с двигателем V6 объемом 3,7 литра. 30 мая 2006 года с конвейера завода в Бельведере, штат Иллинойс, сошел первый серийный Compass, заметно отличавшийся от опытного образца, и если в 2007 году в Соединенных Штатах Jeep распродал 39,491 таких автомобилей, то годом позже продажи упали до 25,349 экземпляров, а еще через год — до 11,739.

Такое положение дел не могло радовать ни Jeep, ни Chrysler, ни нового совладельца компании — итальянский концерн Fiat. В ноябре 2009 года было объявлено, что Compass и его собрат Patriot, известный у нас как Liberty (обе модели построены на базе DaimlerChrysler/Mitsubishi GS), в 2010 году получат ряд обновлений и модификаций, а в 2012 году их производство будет остановлено. На смену им должна

Ценителям превосходных американских внедорожников Jeep никогда не нравилась модель Compass. Этот один из первых кроссоверов, больше похожий на увеличенный в размерах хэтчбек, не нес на себе легендарный шильдик Trial-Rated, а значит, изначально не был рассчитан на покорение всех типов бездорожья. Именно поэтому поклонники марки называли его «ненастоящим».

прийти совершенно новая модель С-класса, построенная на платформе Fiat, а пока этого не произошло, в Jeep все же решились на еще одну, самую последнюю попытку изменить представление о Compass.

Главной «фишкой» Compass 2011 модельного года станет его внешнее сходство с опять же обновленным флагманом бренда — Grand Cherokee. В Jeep видят в этом острую необходимость,

дабы придать автомобилю больше серьезности. Передние крылья, капот с ярко выраженной центральной частью, фары с четырьмя лампами, фирменная решетка радиатора с семью прорезями и хромированной окантовкой, новая задняя панель, окрашенный в цвет кузова спойлер, рейлинги на крыше, точно повторяющие форму кузова — все это отличает новый Jeep Compass от предшественника.

11

РОВЫЕ УНГЛИ УСТРИИ



Главной «фишкой» Compass 2011 модельного года станет его внешнее сходство с обновленным Grand Cherokee...



В интерьере изменения тоже произошли. В частности, сиденья и панели передних дверей получили чуть более качественные материалы, центральный подлокотник несколько изменил форму, на рулевое колесо вынесены кнопки управления аудиосистемой, круиз-контролем, системой U-connect с интерфейсом для iPod, и этот список можно продолжать. Другими словами, для повседневного использования Jeep Compass вполне пригоден и довольно комфортабелен, даже в базовой комплектации, в которую входят кондиционер, электростеклоподъемники, электропривод замков дверей, электропривод и обогрев наружных зеркал заднего вида, система доступа в салон без использования ключа. Но это далеко не главное, и даже наличием 30 систем безопасности сейчас никого не удивишь. Важнее то, насколько разнообразными и

универсальными ходовыми качествами обладает Compass для того, чтобы приглянуться поклонникам «настоящего» Jeep.

В компании уверяют, что новый Compass — самый что ни на есть полноценный внедорожник, и помогает ему в этом уникальная система полного привода Freedom Drive и перенастроенная подвеска с более выносливыми пружинами и амортизаторами, а также задним стабилизатором поперечной устойчивости увеличенного диаметра. Причем, если говорить о полном приводе, Jeep предлагает покупателям на выбор две версии.

Первая, Freedom Drive I — это система постоянного полного привода с блокировкой межосевого дифференциала, которая одинаково хорошо должна проявить себя как в дождь и снег, так и во время езды по снежным сугробам и песку.

Другой вариант системы — Freedom Drive II — устанавливается исключительно в паре с вариатором второго поколения, обладающим режимом понижающей передачи (CVT2L), который активируется при включении водителем полного привода. Этот бесступенчатый агрегат инженеры Chrysler Group специально оптимизировали для идеального сочетания с



характеристиками двигателей, что позволило расходовать на 6-8% меньше топлива, чем со стандартной 4-ступенчатой автоматической коробкой передач. Впрочем, таковой для Compass 2011 не предусмотрено, в отличие от 5-ступенчатой механики.

В качестве базового двигателя для Compass выступает 2-литровый агрегат, мощностью 158 л. с. (117 кВт). Крутящий момент его достигает отметки 191 Нм, а вот 2,4-литровый 172-сильный двигатель с системой регулирования фаз газораспределения Dual VTEC, которым по умолчанию оснащается топовая комплектация кроссовера, способен раскручиваться до 224 Нм. В Jeep особо отмечают, что Compass — один из немногих продающихся в Северной Америке кроссоверов, способных похвастаться наличием системы Dual VTEC. При этом модификация 2011 года будет способна еще и буксировать прицеп массой до 911 кг.

По-настоящему оценить все заявленные преимущества нового Compass можно будет только тогда, когда он поступит в продажу, однако уже сейчас с большой долей вероятности можно говорить о том, что обновление модели вряд ли кардинально изменит отношение к ней. Похоже, Jeep оказала себе медвежью услугу. Назвав автомобиль «компасом», компания рассчитывала найти верную дорогу к новым потребителям, но заблудилась, дезориентировавшись в суровых джунглях автоиндустрии. К большому сожалению, конец истории Compass неизбежен. ■

ПРИЗЫ И ПОДАРКИ:



Фирменные кепки и футболки от журнала Pitstop.



Сертификаты, дающие право бесплатной годовой подписки на журнал Pitstop



По результатам викторин в №5(45)-2011 мы разыграем среди всех участников набор автокосметики!

Дорогие читатели!
Редакция журнала Pitstop представляет вашему вниманию викторину.

Условия победы в викторине очень просты. Вам необходимо угадать модель и марку изображенного на фотографиях автомобиля и прислать нам правильный ответ до 10.02.2011 на **e-mail: info@pitstop.kz**. Обязательно указывайте свои контактные данные, чтобы мы могли в случае правильного ответа вручить вам призы. Среди призов и подарков мы разыгрываем сертификаты, дающие право на годовую подписку на журнал Pitstop, а также, наши фирменные сувениры: футболки и майки с фирменной символикой журнала и призы от наших партнеров. По результатам трех викторин мы разыграем среди всех участников набор автокосметики!

Вам необходимо угадать марку и модель изображенного на фотографии автомобиля!



Ответы принимаются до 10.02.2011

Автомобиль, загаданный в прошлой викторине

Правильный ответ:
Conquest Knight XV



Партнеры викторины
"Для знатоков"

1. Наталья Васильева (г. Алматы) - Бейсболка
2. Алексей Соколович (г. Алматы) - Бейсболка
3. Марина Бертч (г. Алматы) - Бейсболка

Супер-приз получает: Ивлев Павел (г. Алматы)

Для получения призов необходимо связаться с редакцией журнала по тел +7 (727) 2608527.

ЗАЙДИ НА САЙТ ЖУРНАЛА!



Казахстанские автомобильные новости

Информация об изменениях дорожного законодательства. События, факты, мнения экспертов.

Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах, акциях проводимых дилерами.

Анонсы свежих номеров

Вы можете узнать о том, что будет опубликовано в журнале PITSTOP еще до его выхода.

Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

Фотоархив

Фотографии с автомобильных мероприятий, автошоу, тюнинг-пати.

Автокаталог

Информация о компаниях, СТО, дилерах, автомойках и всем, что связано с автомобилем.



www.pitstop.kz



PRIOR DESIGN E-Class Coupe

Ателье PRIOR DESIGN сделало всем поклонникам марки Mercedes-Benz новогодний подарок, «прокачав» E-Class Coupe. Даже при беглом взгляде, налицо значительные изменения в экстерьере. Основной упор тюнеры сделали на внешний обвес, накладки и спойлеры, которые в купе придают машине продвинутый спортивный вид.

Все начинается с проработанной передней части, в которой имеется новый агрессивный бампер с интегрированным спойлером, диффузор, улучшенная светооптика, и по-новому выполненная решетка радиатора. В задней части обвес дополняется тремя расщекателями, небольшим спойлером («губа») и ветровиком в верхней части крышки багажника.

По бокам машину украшают новые «юбки» и автограф ателье PRIOR DESIGN.

При желании и финансовой возможности можно заказать все детали обвеса в карбоновом исполнении. Если же ограничиться классическими материалами, то за обвес придется заплатить 1899 евро, за спойлер багажника - еще 249 евро. Антикрыло на крыше обойдется вам в 229 евро. Помимо этого, можно приобрести легкосплавные 20-дюймовые диски (с шинами) за 2490 евро. Но и это не все: чтобы вся эта красота смотрелась гармонично, клиренс машины придется уменьшить, заплатив при этом за тюнинговые проставки еще 249 евро.

Кроме эстетики, новый пакет несет и функциональную нагрузку. Так, например, четырехтрубная спортивная выхлопная система дополнит баритон двигателя несколькими октавами и добавит мощности в 75 л.с.



Recaro Pro Racer Ultima

Даже рядовой человек при упоминании бренда Recaro, наверняка, выдаст кучу ассоциативных картинок, связанных с автоспортом, а что говорить о профессиональных спортсменах и тинерах. Есть в арсенале компании много чего интересного, заслуживающего внимания, но главная «фишка» - это, конечно же, спортивные кресла.

Не так давно линейка кресел Recaro пополнилась новинкой Pro Racer Ultima, которую выпустили в двух версиях: «профи» и «любитель». Первая, красного цвета, отличается большей

прочностью и рассчитана на спортсменов - профессионалов. Вторая версия имеет черный окрас, и ее покупатели - автолюбители, тюнеры и начинающие спортсмены. Оба кресла выполнены из сверхлегких композитных материалов и отвечают требованиям безопасности FIA, которые предъявляются и к креслам раллийных машин WRC. Кроме этого, кресла адаптированы к системам защиты головы и шеи HANS. Такая же система используется и в «Формуле 1».

По заявлениям производителей, новинка выдерживает нагрузку до 3 тонн, при том, что вес кресла не превышает 10 кг.



«Один. И для любых условий» - именно так позиционирует свое новое детище ателье ABT. В руки баварцев попался Volkswagen Touareg, и они потрудились над ним на славу, совместив в одном лице «альпиниста», «трудоголика» и элегантный «лайнер».

Как и полагается хорошему европейскому тюнингу, новые элементы декора не кричат и не притягивают к себе излишнего внимания. Новая решетка радиатора придает машине более спортивный вид, в бампер интегрирован диффузор и, конечно же, наличествует традиционный спойлер на пятой двери. В заднем бампере красуются четыре выхлопные трубы, свидетельствующие о спортивном потенциале машины. Базируется новинка на колесах с новыми 5-спицевыми дисками, которые при покупке, по желанию заказчика, могут быть увеличены до 22 дюймов и обуты в низкопрофильные спортивные шины. Если вы думаете, что в ABT ограничились этой внешней атрибутикой а-ля «Need for speed», то вы ошибаетесь, все самое интересное скрыто под капотом.

Изначальной целью специалистов из Баварии было сохранение общей концепции машины и доведение ее внедорожных качеств и скоростных характеристик до максимальных величин. Но речь идет не о простом увеличении мощности, а, скорее, об улучшении за счет оптимизации рабочих характеристик машины в целом. Но ядром тюнинга, конечно же, стали доработанные в ABT двигатели, которых тюнеры предлагают три. Первые два - трехлитровые V-образные дизельные шестерки, мощностью 282 л. с. (для версии ABT POWER) и 310 л. с. для комплектации ABT POWER S. Что же до крутящего момента, то для этих двух типов двигателей он составит 580 Nm и 610 Nm соответственно (и это при том, что в заводском исполнении двигатель выдавал 240 л.с. и 550 Nm).

Для тех же, кто любит машины «погорячее», предлагается более свирепый агрегат - V-образная турбированная восьмерка, объемом 4,2 литра, выдающая 385 л.с. при 870 Nm, крутящего момента (в оригинале 800 Nm). ■

Volkswagen Touareg

ABT



НАМАНН Victory II

Lamborghini Gallardo LP560-4

ТЮНИНГ

В конце уходящего года ателье НАМАНН представило свое видение суперкара Lamborghini Gallardo. Модель получила имя Victory II. Цифра в названии означает вторую попытку Наманн улучшить базовый Gallardo (первая была в 2007 году). Ну а слово «победа» говорит само за себя — попытка удалась!

Перед инженерами НАМАНН стояла нешуточная задача — сделать и без того совершенный автомобиль еще лучше. В первую очередь, тюнеры оттолкнулись от того, за что люди вообще ценят спортивную внешность машин и чего, по их мнению, не хватает, пусть и роскошному, но скучному Gallardo LP560-4. Правильно — агрессивных спойлеров, «юбок» и новомодного карбона.

В новом обвесе нет ничего лишнего или бесполезного — вся красота имеет функциональную составляющую. К примеру, передний фартук с интегрированным спойлером прижимает нос машины на большой скорости к дороге и направляет воздушный поток в моторный отсек, что способствует лучшему охлаждению. Более широкие, по сравнению с заводскими, арки задних колес способствуют лучшему охлаждению тормозных дисков. Сзади тоже имеется спойлер и диффузор, так же улучшают обтекаемость машины и увеличивают прижимную силу. Некоторые детали обвеса могут быть выполнены из углепластика или стекловолокна. И, конечно же, нельзя не упомянуть о новых распашных дверях, которые настолько гармонично вписались в общую концепцию машины, что техники, их разрабатывавшие, просто недоумевали, почему Gallardo не комплектуется ими в базе. Подчеркивают эксклюзивный облик машины новые 20-дюймовые колесные диски Edition Race, с разным для передней и задней оси профилем.

Под стать внешнему облику эксклюзивный салон, с характерной для Наманн замшей, наружными стежками и множеством вставок из углепластика, которые в унисон общему цветовому решению окрашены в красный цвет.

В отличие от внешнего вида,

подкапотная начинка не претерпела кардинальных изменений. К заводским 560 «лошадкам» НАМАНН добавил всего лишь 20, и то исключительно благодаря использованию спортивного выхлопа, звук которого теперь можно настраивать. ■



G-POWER HURRICANE GS (BMW M5)

Компания G-Power, специализирующаяся на доводке автомобилей BMW, на этот раз взялась за прокачку BMW M5. Причем, помимо привычного улучшения динамических показателей, машина получила под капот газовое оборудование, что сделало ее уникальной в своем роде. Теперь стрелка спидометра может достигать отметки 333 км/ч, что тоже является наилучшим показателем в своем классе.

От 0 до 100 км/ч двухтонный автомобиль разгоняется всего за 4,6 секунды, а мощность мотора составляет 660 л.с. Такая динамика достигнута за счет комплексной проработки силового агрегата, системы подачи топлива и трансмиссии. В результате, инженерам удалось не только увеличить мощность мотора и снять максимум КПД, но и снизить на 15% уровень выхлопа, что, безусловно, воспримут на ура «зеленые» Европы.

Что же до стоимости энергоносителя, то есть сжиженного газа, то говорить об экономической выгоде перехода с



традиционного топлива не приходится, т.к. цена газового оборудования, установленного на машину, превышает 33000 евро, и это без стоимости монтажа.

Дополнить тюнинг-пакет можно 20-дюймовыми эксклюзивными колесными

дисками, которые увеличат стоимость пакета еще на семь тысяч евро.

Специалисты из G-Power очередной раз доказали, что в теории экологичность и мощность — понятия совместимые.

Правда, на практике это стоит недешево! ■

Взявшись за тюнинг 958-ой серии, специалисты из компании GEMBALLA, в первую очередь, смотрели на небезызвестный Porsche Cayenne-958 от Hamann, и, постарались «переплюнуть» коллег по цеху.

При взгляде на то, что получилось, сразу возникает ассоциация с накаченным торсом спортсмена. Рельефные «мышцы» боковых выштамповок и накладок создают более уверенный и стремительный спортивный вид. В качестве материала, из которого выполнены элементы декора и обшивки кузова, использовали карбон, позволивший без потери конструктивной жесткости уменьшить на 70 кг вес машины.

Стальными остались несущие элементы кузова, крыша, задние стойки, арки дверей и часть задних крыльев.

Тюнеры доработали и «сердце» машины, оснастив его двойным турбонаддувом и выжав из него 580 л.с. мощности. В недалеком будущем разработчики предложат бескомпромиссный вариант в виде 700-сильного турбомотора, который уже проходит заводские испытания.

Двигателю-монстру - требуется хорошее охлаждение. По этой причине передний бампер машины получил обширные воздухозаборники, на капоте появились «жабры», значительно увеличилась площадь радиаторной решетки. Кроме этого, в бампер интегрированы фонари дневной подсветки, выполненные из ударопрочных светодиодов.

Разработку этой модели Gemballa приурочила к своему 30-летию, и намерена выпустить ее весьма ограниченным тиражом - в 30 экземпляров! Быть может, поэтому о стоимости новинки в компании пока умалчивают. ■

**- ЭКСКЛЮЗИВНО...
и очень спортивно!**



Gemballa TORNAADO: Porsche Cayenne 958

BMW 1-SERIE



Построенная на базе компактного BMW 135i, заднеприводная 1 Series M Coupe получилась чуть габаритнее своего собрата, но даже при этом осталась самой короткой в линейке BMW M GmbH. Длина новинки — 4380 мм. Это на 20 мм больше, чем у 135i, да и ширина немецкого купе выросла на 55 мм, но эти изменения произошли за счет увеличения колеи передних и задних колес, необходимого для лучшей управляемости, и превосходно проработанного аэродинамического обвеса. Возьмем хотя бы три воздухозаборника, расположенных внизу переднего фартука. Их форма и конструкция (впервые в серийном производстве были использованы так называемые «воздушные шторы») была

Дождались!
Устав от затянувшейся
игры в кошки-мышки с
поклонниками марки, BMW, наконец,
представила долгожданное «заряженное»
купе первой серии — самый компактный
автомобиль M-семейства. Правда, сначала только
виртуально, однако, уже 10 января 2011 года те,
кто смог приехать на автошоу в Детройте, увидели
1 Series M Coupe своими глазами.
И вряд ли об этом пожалели.

ВДОХНОВЛЕННЫ

S M COUPE

проработана так, чтобы воздух, попадающий в отверстия, не создавал нежелательных завихрений вокруг арок передних колес и мягко уходил вдоль кузова, черты поясных линий которого проработаны не менее детально. Арки колес специально сделаны широкими, причем не только ради эффектности облика, и даже наружные зеркала, в основе которых лежат формы, нашедшие применение на BMW M3, прошли продувку в аэродинамической трубе и настройку под общие характеристики автомобиля.

Задний фартук 1 Series M Coupe также оснащен отверстиями, форма которых аналогична передним, а типичная для автомобилей версии M симметрия дизайна обеспечивается широко расставленными хромированными сдвоенными выхлопными патрубками.

Раз уж мы вспомнили о BMW M3, стоит сказать, что некоторые элементы шасси 1 Series M

Coupe первоначально разрабатывались именно для этой старшей серии, но были

Впервые в серийном производстве были использованы так называемые «воздушные шторы»...



ЫЙ СКОРОСТЬЮ

МИНИАТЮРА

Текст: Артем Киселев
Фотоматериал BMW©2010



BMW

Типично для моделей премиум-класса, в отделке много кожи и алькантара, с которыми удачно контрастируют мягкие оранжевые цвета прошивки



Арки колес специально сделаны широкими, причем, не только ради эффектности облика. Наружные зеркала, в основе которых лежат формы с BMW M3, прошли продувку в аэродинамической трубе...

переработаны с учетом малого веса новинки — 1495 кг. Например, почти все компоненты двухшарнирной передней и пятирычажной задней подвески изготовлены из алюминия.

Серийно автомобиль оснащается регулируемой системой блокировки дифференциала, которая обеспечивает ему оптимальную тягу на любом дорожном покрытии, даже при большой разнице в сцеплении между правым и левым задними колесами, а очень добротная тормозная система, переключавшаяся в серийное производство после обкатки на гоночных трассах, получилась легкой и малочувствительной к высоким температурам.

Опять же, стандартно 1 Series M Coupe оснащена многофункциональной системой динамической стабилизации, которая включает в себя антиблокировочную систему (ABS), противобуксовочную систему (ASC), систему динамического контроля торможения (DBC), систему помощи при трогании с места, систему контроля устойчивости при торможении в повороте (CBC), функцию компенсации снижения

эффективности тормозов и функцию просушки тормозных механизмов. Все это многообразие позволит водителю чувствовать себя за рулем как никогда комфортно, даже на мокрой и скользкой дороге, но, если такое вождение покажется скучным, одно нажатие кнопки активирует функцию M Dynamic, которая значительно снизит пороги срабатывания помощников и даст возможность насладиться настоящим спортивным драйвом. Если уж быть до конца откровенным, вся прелесть таких автомобилей кроется именно в этом.

В качестве силового агрегата для 1 Series M Coupe BMW выбрала рядный 3-литровый шестичилиндровый бензиновый двигатель M TwinPower Turbo с двумя турбонагнетателями и непосредственным впрыском топлива, работающий исключительно с 6-ступенчатой механической коробкой передач. При мощности 250 кВт/340 л.с. и 5900 об/мин его максимальный крутящий момент достигает 450 Нм в диапазоне от 1500 до 4500 об/мин, а с активированной функцией

1 SERIES M COUPE ВДОХНОВЛЕННЫЙ СКОРОСТЬЮ



Задний фартук 1 Series M Coupe также оснащен отверстиями, форма которых аналогична передним...

Overboost - 500 Нм. С места до 100 км/ч автомобиль разгоняется всего за 4,9 секунды, до 200 км/ч — за 17,3 секунды, и лишь электроника ограничивает этот стремительный набор скорости на отметке 250 км/ч, хотя спидометр размечен до 300 км/ч.

Если говорить о потреблении топлива, то средний показатель у BMW 1 Series M Coupe находится в районе 9,6 л на 100 км. Немало, с учетом того, что автомобиль оснащен пакетом технологий BMW Efficient Dynamics, который уже успел доказать свою эффективность. Тем не менее уровень выбросов CO₂ немцам удалось снизить до 224 г/км.

Дизайн салона нового автомобиля BMW разрабатывала, учитывая не только его

спортивный характер, но и требования будущих владельцев к традиционному для марки качеству и комфорту. Типично для моделей премиум-класса, в отделке много кожи и алькантара, с которыми удачно контрастируют мягкие оранжевые цвета прошивки. На рулевое колесо баварцы вынесли многофункциональные кнопки управления аудиосистемой BMW Radio Business с CD-плеером и телефоном, а также кнопку, которой активируются спортивные настройки.

В качестве опций для 1 Series M Coupe можно заказать установку двухзонного климат-контроля, системы комфортного доступа, датчика дождя, салонных и наружных зеркал с функцией автоматического затемнения, системы объемного звучания Harman Kardon, а также навигационной системы Professional с жестким диском и системой iDrive, которая с помощью джойстика позволяет управлять

развлекательными и коммуникационными функциями автомобиля.

В дополнительный пакет BMW ConnectedDrive входят различные системы помощи водителю, такие как адаптивная система освещения поворотов и система управления дальним светом, а также система помощи при парковке с датчиками в задней части кузова. Помимо беспрепятственного доступа к сети Интернет, BMW ConnectedDrive позволяет пользоваться услугами служб оптимизации навигационных и развлекательных систем, а, благодаря специальному интерфейсу, через меню iDrive можно легко управлять iPhone и iPod.

Цена автомобиля пока не называется. Есть мнение, что стоить он будет в районе 50-60 тысяч евро, но это только прогнозы, а они, как говорят, штука неблагодарная. Главное, чтобы машина понравилась тем, ради кого она создавалась, а цена таких людей, как правило, не останавливает. ■



БЕЗОПАСНОСТИ МНОГО НЕ БЫ

В первую очередь следует всегда обращать свое внимание на исправность тормозной системы автомобиля и на погоду. Если за окном «минус», то логично предположить, что растаявшую с вечера кашицу запросто могло за ночь подморозить и на дорогах образовался наст. Учитывая это, следует выбирать такой скоростной режим и дистанцию в потоке, при которых вы сможете в случае изменения дорожной ситуации самостоятельно остановиться в любой момент. Это прописные истины, и вряд ли стоит тратить наше время на них. Поговорим лучше об особенностях управления передне- и заднеприводными автомобилями, и вместе с тем развеем миф о том, что с полным приводом навыки зимнего вождения вовсе не нужны.

На автомобилях с задним приводом при движении по гололеду задние колеса будут все время пытаться уйти в сторону, как шутят водители «догнать передние», и особенно это ощутимо при подъеме в гору. Возникает подобный занос даже при умеренном скоростном режиме, и виной тому могут быть неровность дорожного покрытия, неравномерный износ протектора шин, плохая проворачиваемость передних колес (закусывает тормозные суппорты), износ подшипников ступицы колеса да и неумелая

Зимой управлять машиной довольно сложно, и, конечно же, для этого требуются особые навыки. Зачастую инструкторы в автошколах уделяют контраварийному вождению и правильному торможению минимум времени или не уделяют вовсе. Как следствие, столкнувшись с гололедом или заснеженной дорогой, новоиспеченные водители просто теряются и не могут выбрать правильный режим движения, а при развитии аварийной ситуации не могут скоординировать свои действия и выйти из неё без последствий. Именно поэтому мы решили напомнить начинающим водителям основы безопасного вождения. Тем же, кто считает себя профессионалом, совсем не лишне будет еще раз вспомнить полученные ранее навыки. Как говорится, «безопасности много не бывает».

рулежка тоже может его спровоцировать. В такой ситуации безопасности ради не стоит нервничать и паниковать. Прежде всего, следует снизить скорость (не резко) и постараться компенсировать, поймать траекторию, выворачивая руль в сторону заноса, то есть куда пытается ехать (пardon) зад вашей машины, в ту сторону и следует выворачивать руль. Главное - не

переусердствовать и ловить траекторию как можно мягче, без резких усилий на педаль газа и тормоза.

На переднеприводном автомобиле действия водителя при заносе практически те же, что и в случае с задним приводом, только с той поправкой, что иногда газ не только не стоит сбрасывать, а, наоборот, прибавлять, поскольку машину не толкает



УЧИТЬСЯ ЛУЧШЕ ЗАРАНЕЕ!

Покупая машину, зачастую мы даже не подозреваем, на что она способна. Между тем, знать запас прочности тормозных и ходовых характеристик своей машины в зимний период очень даже полезно. И лучше будет прочувствовать их заранее, чем получить сюрприз в экстренной ситуации. Рекомендуем самостоятельно пройти небольшой курс экстремального вождения на личном автомобиле. Найдите площадку с обледеневшим покрытием (в идеале — автодром) и попробуйте потренироваться в управлении заносом.

Упражнение «Змейка»



Для этого расставьте пять — шесть пустых картонных коробок в ряд (если есть, то лучше конусы) на расстоянии 6—7 метров друг от друга и научитесь объезжать их, не сбивая и не пользуясь pedalью тормоза. Еще одно упражнение, которое мы хотели бы порекомендовать водителям, чей автомобиль имеет антиблокировочную систему, — экстренное торможение. Расставьте четыре коробки на расстоянии трех метров друг от друга таким образом, чтобы они образовали квадрат. Попробуйте разогнать автомобиль сначала до скорости 10 км/ч и, используя однократное нажатие на pedal тормоза, остановить его в обозначенном коробками квадрате. Прodelайте то же самое на скорости 20, 30 и 50 км/ч.

Учимся пользоваться АБС



Когда научитесь самостоятельно справляться с торможением на льду и «змейкой», можете попрактиковаться в управлении заносом, но делать это без инструктора мы не рекомендуем. Лучше обратиться за получением этих навыков в школу экстремального вождения, которая таковых в Казахстане имеется множество. Главное, не спешите говорить себе: «это я знаю» или «это я умею». Ваша безопасность и безопасность ваших пассажиров, однозначно, стоит затраченного времени и средств на получение любых знаний, способных предупредить аварийную ситуацию.

задняя ось (как в случае с задним приводом), а тянет за собой передняя, и куда смотрят передние колеса, туда и будет двигаться машина. Конечно же, это не касается спуска под уклон, где существенную роль сыграют центробежные силы и вес машины. Сбрасывать скорость следует всегда заблаговременно до совершения поворота и, независимо от привода, пользоваться pedalью тормоза, резко ускориться или резко выкручивать рулевое колесо в поворотах не рекомендуется. При совершении поворота следует придерживаться той траектории, которую зачастую используют в автомобильном спорте, а именно начинать входить в поворот по малой дуге, придерживаясь внутренней части поворота, конечно же, обращая внимание на разметку, чтобы в случае срыва колес в занос оставалось время и пространство для маневра.

При наличии мануальной трансмиссии следует помнить, что при заносе выжимать сцепление не рекомендуется. Работа рулём всегда остаётся предпочтительнее, причем как на заднеприводном автомобиле, так и на переднеприводном. И лучше переключать передачу заблаговременно до выезда на опасный (обледеневший) участок дороги или до вхождения в поворот.

Теперь настала очередь полного привода. Для трансмиссий, с жестко подключаемыми приводами (осями), характерна такая особенность: при попадании на голый лед в режиме 4WD машина уходит в занос намного быстрее, чем с передним приводом. Происходит это потому что, как мы и говорили ранее, переднеприводной автомобиль «тянет» вес за собой, а заднеприводной толкает его впереди себя. Вот такое одновременное тяни-толкай при не соблюдении адекватного скоростного режима на поворотах и способно гораздо быстрее развернуть машину и, как следствие, загнать ее в неуправляемый занос. Немного похожая ситуация происходит с трансмиссиями, работающими в режиме постоянного полного привода (Full Time), где с помощью многодисковой муфты происходит перераспределение крутящего момента между передней и задней осью. В такой трансмиссии, как правило, крутящий момент добавляется уже постфактум, то есть в момент срыва колес в занос, и не всегда эта дополнительная проворачиваемость способствует выравниванию траектории движения машины. Одним словом, независимо от привода всегда важно следить за скоростью и стараться



Сбрасывать скорость следует всегда заблаговременно до совершения поворота, и не зависимо от привода, пользоваться педалью тормоза, резко ускоряться или резко выкручивать рулевое колесо в поворотах не рекомендуется.

прогнозировать развитие ситуации, то есть снижать скорость заблаговременно перед пешеходными переходами, перекрестками, поворотами и т.д. И еще: всегда остерегайтесь выезда на обочину на большой скорости в зимний период, так как разное сопротивление дорожного чистого полотна и вязкого снега на обочине приведет к тому, что ваш автомобиль развернет и стянет с дороги.

Следующим, не менее важным фактором, влияющим на безопасное вождение, является умение водителя пользоваться тормозами. Конечно же, надавить на педаль тормоза не составляет труда. Но тогда скажите, зачем автопроизводители ломали себе голову, создавая различные электронные системы (к примеру, «брейк-ассит»), которые дотормаживают или дожимают педаль

тормоза за водителя в аварийной ситуации. Хотим мы признавать или не хотим, но электроника в некоторых ситуациях гораздо быстрее нашей реакции. Так и в случае с экстренным торможением: если в вашей машине имеются системы стабилизации, то будет лучше (а что остается еще) положиться на них. Следует помнить, что АБС работает только при уверенном нажатии на педаль тормоза, и дрожь, ощущаемая в этот момент от педали, — нормальное явление, свидетельствующее о рабочем состоянии системы, которая на доли секунды притормаживает каждое колесо в отдельности (в зависимости от степени его сцепления с дорогой) и не дает тем самым автомобилю сорваться в занос. Главным преимуществом АБС является возможность управлять машиной при торможении, что позволит объехать препятствие и избежать столкновения. Необходимо учитывать, что иногда тормозной путь у автомобилей с АБС немного больше, чем у машин без нее. При отсутствии системы втапывать педаль тормоза в пол не рекомендуется, лучше тормозить ступенчатым или прерывистым способом, чтобы в случае заноса иметь возможность контролировать направление движения. Также строго не рекомендуется при наличии каких-либо стабилизационных систем отключать их в зимний период — от них зачастую зависит сохранность жизни.

И последнее, об условии не относящемся к вождению, но напрямую влияющем на его качество, о комфорте. Все мы зимой любим утепляться в пуховики и шубы, в которых за рулем сидеть не очень то и удобно. Не пожалейте времени и отрегулируйте кресло и рулевое колесо таким образом, чтобы вам было удобно крутить рулем, а зеркала читались хорошо при беглом взгляде. Также следует обратить внимание на чистоту стекол, фар и работоспособность обогрева.



Следует помнить, что АБС работает только при уверенном нажатии на педаль тормоза, и дрожь ощущаемая в этот момент от педали, — нормальное явление...





Результаты теста

Безопасность взрослого 34%

Безопасность детей 45%

Безопасность пешеходов 31%

Системы безопасности 29%

Безопасность взрослых | Общая оценка безопасности: 12 баллов | 34%

Безопасность детей | Общая оценка безопасности: 22 балла | 45%

Системы безопасности 2 балла | 29%

Система ограничения скорости - 0 баллов
- Нет
Электронная система стабилизации (ESC) - 3 балла
- Нет
Напоминание о ремнях безопасности - 2 балла
В наличии у водителя и пассажира

Безопасность пешеходов 11 баллов | 31%

Защита пешехода

Хорошо
Приемлемо
Предельно допустимо
Слабо
Плохо

Хорошо
Предельно допустимо
Плохо

Голова - 7,4 балла
Таз - 0,0 баллов
Ноги - 3,9 балла

Landwind CV9 2.0



Landwind CV9 2.0

Данные автомобиля

Модель: Landwind CV9 2.0
Тип кузова: 5-дверный минивэн
Год выпуска: 2010
Вес в снаряженном состоянии: 1420 кг

Наличие средств безопасности в испытываемом автомобиле:

- Передние ремни безопасности с преднатяжителями
- Передние ремни безопасности с ограничителями усилия
- Фронтальная подушка безопасности для водителя
- Фронтальные подушки безопасности для пассажира на переднем кресле
- Боковые подушки безопасности для тела
- Боковые подушки безопасности для головы

КОММЕНТАРИИ К РЕЗУЛЬТАТАМ ТЕСТА:

Безопасность взрослых
Осмотр автомобиля после фронтального теста и наблюдение за ним непосредственно во время столкновения выявили, что структура пассажирского отсека получила такие повреждения, которые влекут за собой серьезный урон здоровью пассажиров. Уровень безопасности грудной клетки водителя был оценен как предельно допустимый, а уровень защиты коленей и бедер переднего пассажира получил оценку «хорошо». Панель приборов при ударе сместилась в салон, что предполагает риск причинения ущерба здоровью пассажиру плотной комплекции.

Рулевая рейка также сместилась в салон, повредив пол и деформировав всю металлическую конструкцию передней части. Это указывает на риск причинения вреда ногам водителя. В связи с чем автомобилем были начислены штрафные очки. Модель CV9 не имеет боковых подушек безопасности и при боковом столкновении со стеной защита грудной клетки водителя

Несмотря на то что китайские автомобили в массовом порядке пока еще недоступны для Европы, компания Euro NCAP решила провести испытания, так как в последнее время все чаще поговаривают о старте их продаж. Протестированный минивэн Landwind CV9 был примером того, как китайские автомобили реагируют на жесткие европейские нормативы безопасности. Тем не менее, несмотря на результаты тестов, Landwind все равно намеревается импортировать автомобили в Европу, начиная с 2011 года.

и переднего пассажира оказалась очень слабой, а защита области живота — предельно допустимой. После проведения фронтального теста три двери открылись произвольно, что говорит о некачественном механизме дверных замков. Но, как заверяют в компании Landwind, в скором будущем дверные замки этой модели заменят на более качественные.

Безопасность детей
При фронтальном тесте движение вперед головы манекена трехлетнего ребенка, находящегося в положении лицом вперед, было выше нормы. Несмотря на это, при боковом столкновении со стеной оба манекена не пострадали. Пассажира подушка безопасности не может быть отключена, что исключает установку детского кресла в положении спиной вперед. Лейбл, предупреждающий об этом, не читается четко.

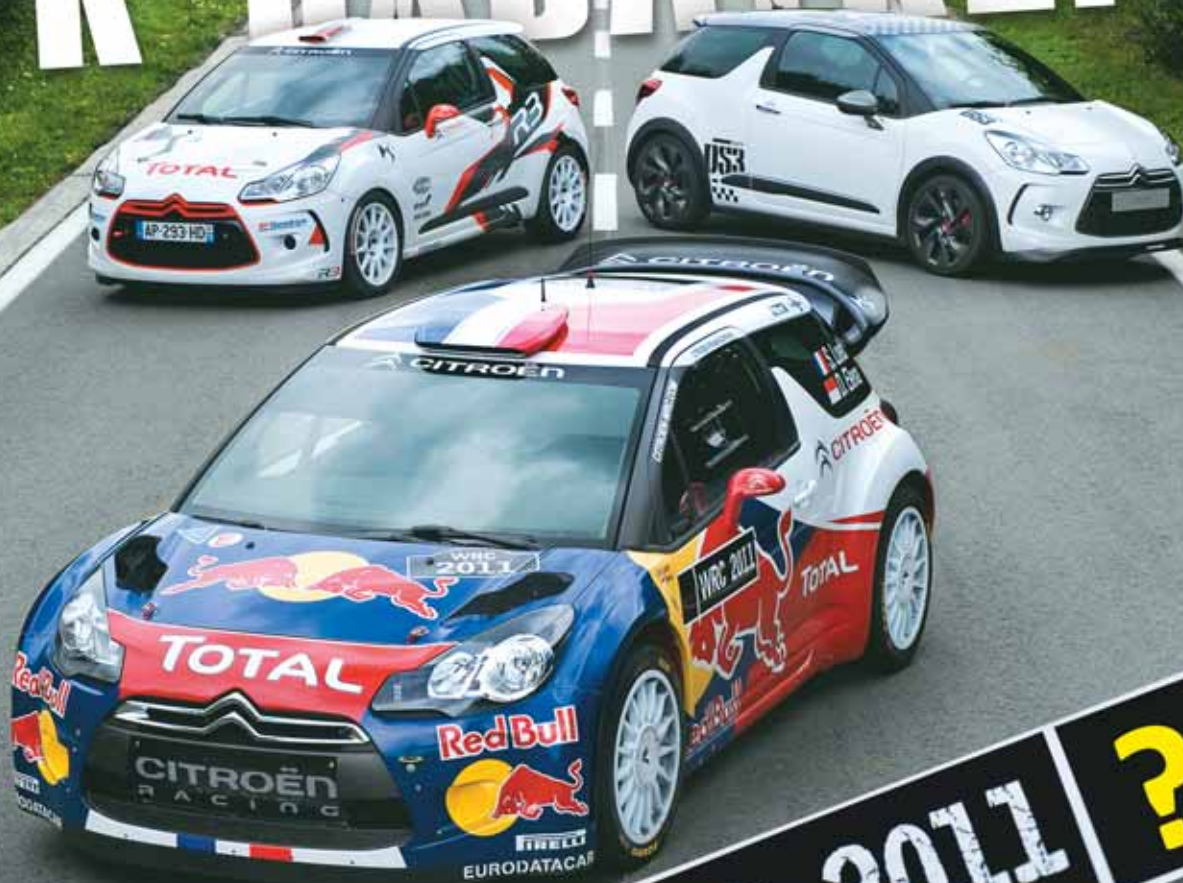
Баллы также были снижены за нечеткую маркировку креплений для детских кресел.

Безопасность пешеходов
Безопасность для ног пешеходов в случае наезда в некоторых местах бампера была оценена на «хорошо». Передний край капота может нанести серьезные повреждения. Это же можно сказать и об остальной его площади.

Системы безопасности
Система напоминания о непристегнутых ремнях безопасности для водителя и переднего пассажира входит в стандартную комплектацию. Какая-либо электронная система стабилизации в настоящее время не доступна для CV9, в связи с чем баллы за комплектацию были снижены.

В нынешнее раллийное межсезонье основные разговоры болельщиков и специалистов связаны не с переходами, а с тем, «как жить дальше». Очевидно, что чемпионат в тупике: заводские команды не спешат участвовать в Мировом ралли, из-за чего круг претендентов на титул уже сейчас можно очертить радиусом в два человека.

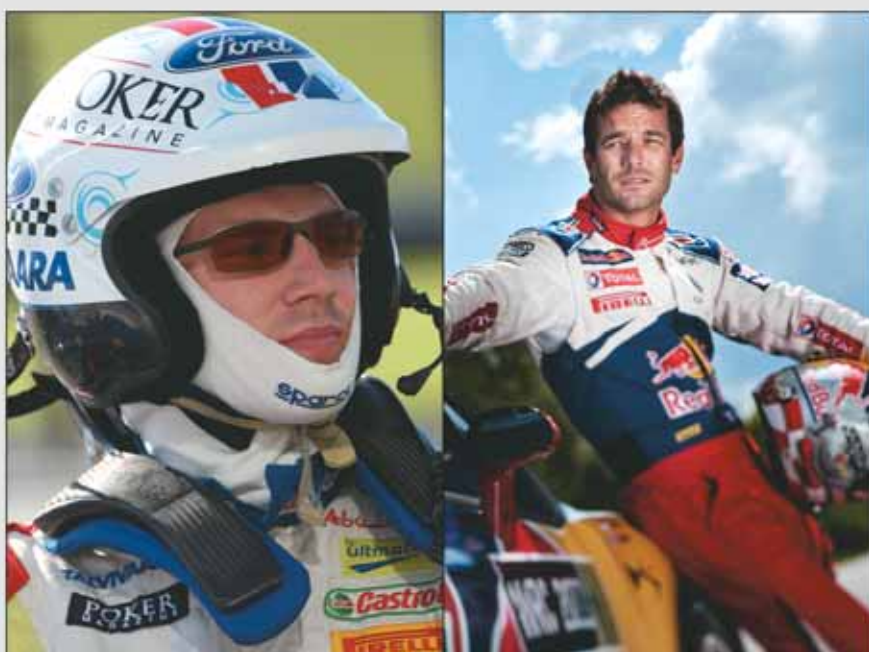
ВСЁ ГОТОВО К СХВАТКЕ!



WRC 2011 ?

Однако есть слабая надежда, что какие-то перемены все же произойдут. В 2011 году на трассах появится новая команда «Мини». Некогда блиставшая в ралли и запомнившаяся болельщикам оригинальным, легко узнаваемым дизайном «Мини» решилась на рискованный шаг. Недавний пример «Шкоды» показывает, что команда-новичок первые пару лет будет аутсайдером. В «Мини», видимо, это понимают и удерживаются от громких обещаний. С другой стороны, нельзя не отметить и мощную пиар-компанию. Помимо упоминаний о славной истории, дебютант делает ставку на приглашение на тесты автогоночных звезд. Так, в числе прочих отметилась трехкратный чемпион в классе «туринг» Энди Приоль. Команда думает и о постоянных пилотах. Если контракт с середняком Крисом Миком уже подписан, то место второго пилота пока вакантно. «Мини» настойчиво приглашает экс-чемпиона Маркуса Грэнхольма. И хотя твердого «нет» финн пока не произнес, все идет к тому, что Маркус не станет возобновлять карьеру ради сомнительного счастья бороться на грани очковой зоны. Вместо него напарником Мика может стать Дэни Сордо. Испанец, разочаровавший своими выступлениями за «Ситроен» (на фоне непобедимого Лёба), пока окончательно не порвал с «двойными шевронами», но понимает, что в чемпионской команде за него не держатся.

Сами же «Ситроены», едва успев завершить чемпионат, отправились на тесты в Швецию, где на снегу тестируют новую модель «ДС3». С этим, кстати, связаны определенные надежды соперников: известно, что ввод новой машины в бой - дело непростое и даже рискованное. Но можно вспомнить, что подобные разговоры имели место, когда на смену чемпионской



«Ксаре» пришел «С4». Сетования Лёба («прежняя машина была удобней в управлении»), отдельные неудачи — и, в итоге конкуренты остались ни с чем.

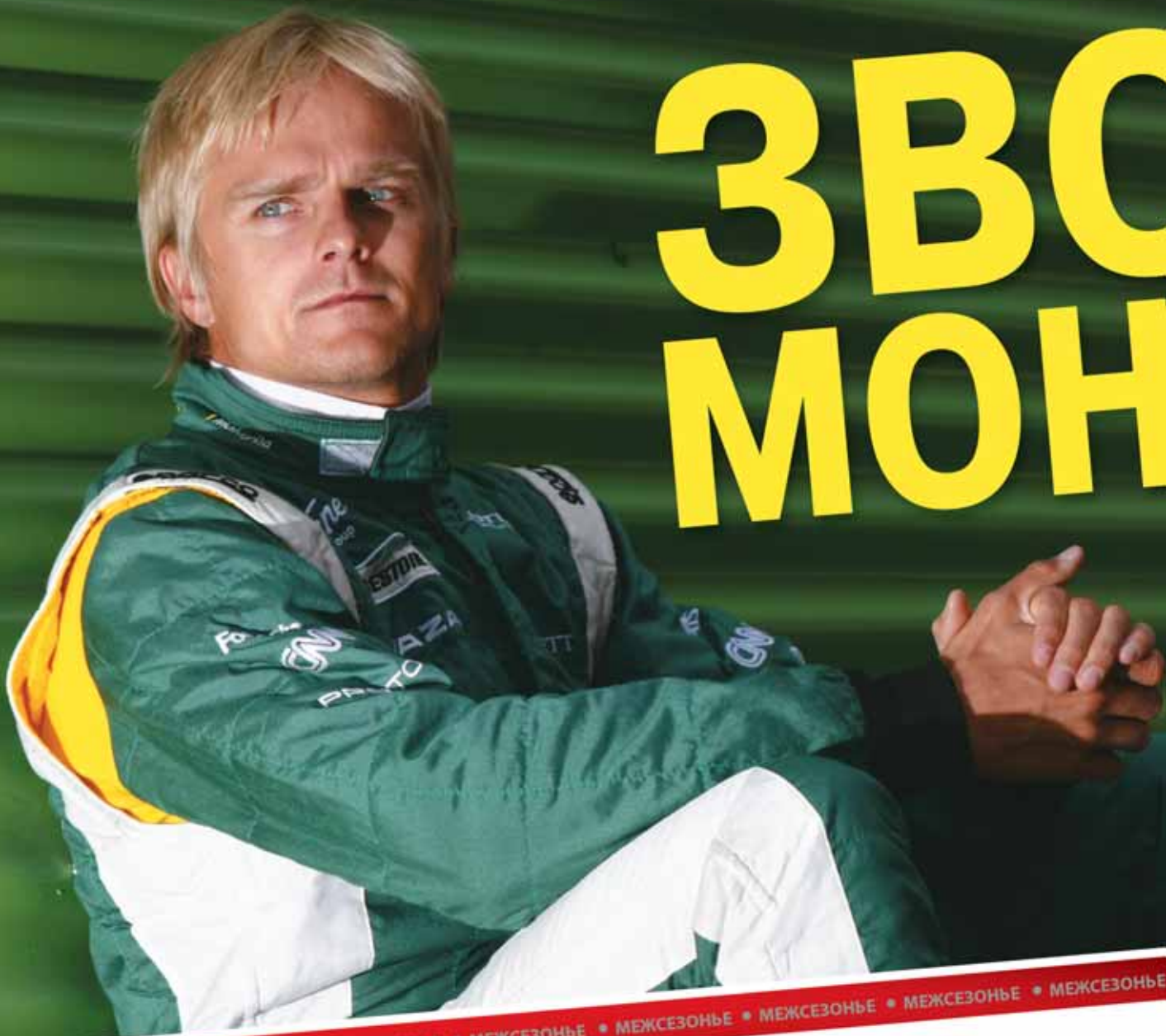
Меньше всего информации из стана «Фордов». В команде нет больших изменений и сложно сказать, за счет чего они готовятся побеждать французских оппонентов. Надежда, разве что, на окрепшего Яри-Матти Латвалу, который вполне может стать первым номером команды.

Тем более удивительно, что у Петера Солберга так и нет места в заводской команде. Норвежец - один из немногих и единственный из действующих пилотов, кто в принципе готов сражаться с Лёбом на равных. Это он и продемонстрировал в

минувшем сезоне, пилотируя собственный (а не заводской) «Ситроен». Но пока Петер ищет деньги на то, чтобы участвовать во всех гонках будущего сезона.

Межсезонье в ралли короткое — уже 10 февраля в Швеции стартует новый чемпионат. Так что у участников почти не осталось времени на подготовку. ■





ЗВО МОН

• МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ

«Вечный» тестер «Феррари» Лука Бадоер покидает стан команды из Маранелло. Хотя бывшие работодатели напутствовали Луку теплыми словами, очевидно, что именно они, а не итальянский ветеран, стали инициаторами разрыва. Молодежная программа «Феррари» постепенно приносит плоды (пока неизвестно, правда, насколько крупные), ограничение тестов нивелирует роль запасного пилота, а свою истинную скорость Бадоер показал (точнее, не показал) в 2009-м, заменяя Массу.

Традиционно после того, как драка закончена, находятся любители помахать кулаками и заявить, что, если бы не досадная случайность, они бы непременно выиграли. Вот и в эту осень из стана Марка Уэббера, донеслись слухи, что Марк в последних гонках выступал с поврежденным плечом. Причина все та же, что и в истории со сломанной ногой Уэббера — увлечение велоспортом. К чести австралийца надо отнести, что он не стал искать оправданий и говорить, будто именно это помешало ему выиграть титул чемпиона мира. В команде, кстати, о травме ничего не знали и прочли о ней в газетах, как и все болельщики. Несколько раздраженно руководство «Ред

Булл» заявило, что две серьезные травмы, полученные за рулем велосипеда, должны стать намеком для неугомонного Уэббера и заставить его вести себя более зрело в разгар битвы за высокие звания.

Новости из стана аутсайдеров ожидалось и, более того, ожидалось в духе «команда Х заявила о своем банкротстве». В «Хиспани», похоже, все к тому идет, но пока владельцы, сколь многочисленные, столь и безденежные, хранят молчание. Другие две команды крутятся, как могут. «Вёрджин» нашла себе спонсора в России. Компания «Маруся» стала совладельцем команды. «Маруся» является детищем известного шоумена со склонностью к бизнесу, Николая Фоменко, и несколько лет назад она заявила о постройке первого российского концепт-кара. Дальше модели, выполненной очень небрежно, дело не пошло, но проект, оказывается, не умер и даже нашел неизвестно где деньги на приобретение акций команды из «Формулы-1». Хозяин «Вёрджина» бизнесмен со склонностью к шоу, Ричард Брэнсон, уже не хочет нести финансовый груз в одиночестве (именно это нежелание завершило его крайне эффективное

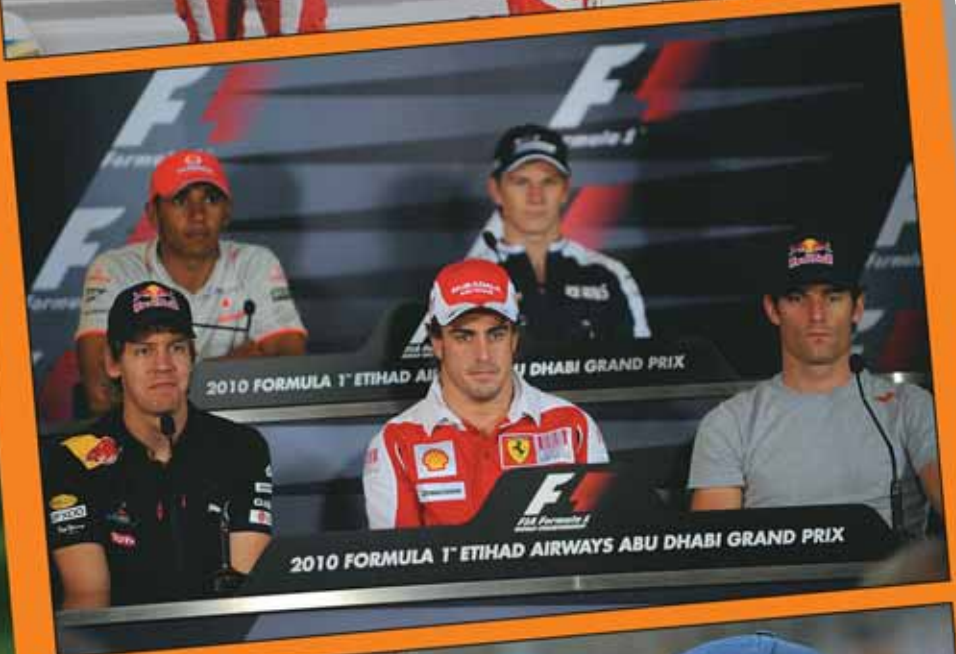
сотрудничество с «Брауном»), но и расставаться с любимой игрушкой пока не желает. Команда будет называться «Маруся Вёрджин» - забавно, учитывая, как переводится слово «вёрджин» с английского. Пилотами будут Тимо Глок, небесталанный немец, не сумевший найти более удачного места работы, и бельгиец Жером д'Амброзио, приглашенный явно не за мастерство на трассе, а за спонсорскую поддержку.

И, наконец, «Лотос». Само это название принадлежит нескольким владельцам, что вызывает путаницу. Владелец команды «Лотос», малазийский магнат Тони Фернандес, получил право на название и окраску, схожую с легендарной командой Колина Чепмена, но не на название «Команда Лотос (Team Lotus)». Именно так именовалась команда, в составе которой выступали Джим Кларк, Грэм Хилл, Марио Андретти и многие другие. Теперь владельцы исторически верного названия приходят в «Формулу-1». Они приобрели часть акций команды «Рено», которая и в прошлом году теряла связи с французским концерном, а теперь, похоже, и вовсе их лишается. Новая команда будет называться «Лотос-Рено» и,

ОН ЕТ

ФОРМУЛА-1

Бурно завершившийся сезон сменился вялым межсезоньем. Нельзя сказать, что никаких событий не происходит, но, по сравнению с прошлыми годами, деятельность команд не столь активна и вполне предсказуема.



• МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ • МЕЖСЕЗОНЬЕ

скорее всего, станет выступать в черно-золотых цветах, характерных для команды Чепмена на срединном этапе ее существования. Тони Фернандес не собирается менять название, и все идет к тому, что в 2011 году мы увидим две команды «Лотос». Подопечные Фернандеса намерены сохранить зелено-желтую раскраску времен первого этапа существования команды Чепмена. Печально, что легендарное автогоночное имя стало разменной монетой в спорах мелких фирм, не имеющих никакого реального отношения к наследию Чепмена.

Деньги приобретают все большую роль, отодвигая на второй план спортивные заслуги. Вот и в некогда непобедимом «Уильямсе» решили расстаться с Нико Хюлькенбергом, взяв вместо него венесуэльца Пастора Мальдонадо. Причины очевидны всем, хотя вслух говорится о неземной скорости Мальдонадо в младших «формулах». По аналогичным причинам в «Заубере» подписали контракт с мексиканцем Серхио Пересом - протеже миллиардера Карлоса Слива.

После Нового года деятельность команд станет более заметной. Будут доукомплектовываться составы, проходить презентации и, куда без этого, обсуждаться регламент.

Уважаемые читатели! Мы продолжаем освещать мотопробег алматинского байкера Дмитрия Петрухина, посвященный зимним олимпийским играм «Азиада-2011», которые пройдут в Казахстане. Напоминаем, что вы можете задать вопросы Дмитрию Ивановичу через нашу редакцию, прислав сообщение на E-mail: info@pitstop.kz

МОТОКРУГОСВЕТКА



ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Жизнь постоянно вносит в наши планы свои коррективы. Как говорится, «мы предполагаем, а Бог располагает». Так произошло и в Южной Корее. Прежде чем попасть туда, с нашей командой много чего произошло, а из наших, на первый взгляд простых, корабельно-паромных переездов с островов на материк сложилось целое приключение.



По большому счету погрузить байк на корабль и доплыть с ним до места назначения несложно, но вот куча документов, которые приходится оформлять, и различные таможенные «заморочки» серьезно усложняют эту процедуру для иностранцев.

Как только наш огромный и похожий на «ТИТАНИК» паром причалил в порту Донг Хе, я двинулся с легким настроением к таможене, чтобы получить свой байк, и каким же было мое изумление, когда мне сообщили, что такого мотоцикла и с таким номером шасси не существует в природе. Вообще, если честно, я к этому был готов. Дело в том, что этот мотоцикл я приобрел на территории Германии и, естественно, с рук. По идее его в течение месяца нужно было растаможить и поставить на учет в какой-либо другой стране. Но я этого не делал, так как с тех пор все еще в дороге. Правда, техпаспорт оформлен на мое имя, иначе были бы серьезные проблемы, в том числе и дома. Короче говоря, опять с помощью обаяния и сувениров мы убедили таможенников в наших бескорыстных намерениях... Правда, на уговоры пришлось потерять целый день.

Донг-Хе встретил нас дождем. Очень, знаете ли, неудобно под ливнем ехать на байке - часто приходится менять одежду. Вот дожди в теплой Бирме или в Таиланде — это одно удовольствие. Едешь в тонких штанах и в рубашке, и не надо где-либо переодеваться или сушиться - погода все делает сама: стирает и тут же сама сушит! Здесь же дождь холодный и промозглый.

Поселились мы в отеле, надо признаться очень даже цивилизованном, с бесплатным Интернетом! Пока наш оператор Виталий и спецкор Лязат готовили очередные видеосюжеты, я как обычно занялся техобслуживанием байка. Ох, как же хочется приобрести новый байк и ехать на нем дальше. Но, увы, в средствах мы более чем ограничены и того, что есть, с натягом хватает на жизнь. Байк приходится все время подлатывать, и как всегда в дороге. Сейчас главная проблема — это тормоза, а еще нужно найти магазин, где продают прозрачные очки, чтобы можно было ехать и ночью - до Сеула еще 300 км, а времени в обрез.

Договорившись с хозяином отеля, на заднем дворе я устроил импровизированную станцию техобслуживания. Колодки пошли в ход старые (благо при смене не выбрасываю). Пока все разобрал, проголодался - пошел перекусить. Вернувшись, я не нашел пару стопорных колодочных пружин, которые сам лично оставлял у байка. Оказывается, пружины мои прибрала сорока и истязает их невадалеке, приняв за червяков (уж больно похожи). Это не первый раз, когда животные меня обворовывают. Во вьетнамских джунглях на привале игуана уперла у меня одну перчатку, позже сперла и вторую. Пришлось ехать дальше голоруким...

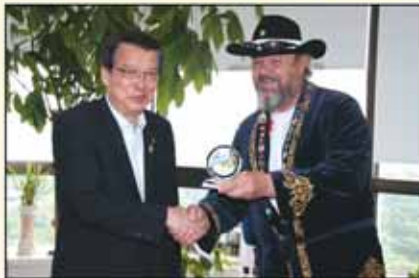
Про дороги и кухню Южной Кореи писать не буду. Не потому, что не интересно, а потому, что через эту страну проехало немало наших соотечественников, и южнокорейская кухня всюду представлена у нас десятками ресторанов. Единственно отмечу: здесь очень дорогой бензин.

Подготовив байк к дороге и отославшись, мы выдвинулись в сторону Сеула. По автобану можно добраться за 2 часа, по объездным дорогам - за 4. Конечно, мы выбрали автобан! Везде расставлены предупреждающие знаки о том, что мотоциклистам въезд на магистраль запрещен. Мы не стали рисковать и поехали вдоль него. Примерно через сотню километров опять съезд на скоростную магистраль, и на этот раз никаких ограничений для байкеров. Заехали и даже сумели проделать около 50 км пути, но нас (почти) арестовали. Если бы наша делегация не была иностранной, то закончилось бы все печально. Впрочем, был повод понервничать. Полицейские сфотографировали наши документы, записали данные и обещали выписать штраф. Правда, после этого с удовольствием сфотографировались с нами в одной компании, получили наши сувениры и подарки. Быть может поэтому (а может быть, нас просто пожалели), но на выезде из страны нам не предъявили ни одной штрафной квитанции. Уже позже я узнал, что многие намеренно путешествуют, нарушая запрет, по автобану — так обходится дешевле и быстрее, чем в объезде.

Сеул — красивый город, он немного напоминает мне Бангкок и Куала-Лумпур. Грандиозные развязки и качественные дороги, да и водители относятся друг к другу с пониманием. Вечером нас пригласил к себе в резиденцию наш посол Бердалиев Дархан. Это была забываемая встреча. Мы просто сидели и говорили о странах, о дипломатии, о жизни. У него большая семья. Сам он, помимо работы, активно участвует в творческой самодельности вместе с нашей диаспорой в Сеуле. Честно признаться, мне приходилось встречаться с многими послами Казахстана в разных странах, но г-н Бердалиев без преувеличения можно назвать казахстанским Паваротти. И, по моему мнению, если бы не дипломатическая служба, он стал бы выдающимся оперным или эстрадным певцом! А какой бешбармак приготовила его супруга! Как будто дома побывал!..

За ужином я узнал, что министр спорта г-н Ич Хон Ю с нетерпением ожидает нашу делегацию, и встреча уже назначена на следующий день. Вот это оперативность! На встречу с министром собралось немало прессы. А вот со стороны Министерства спорта Кореи не было чиновников, лишь один министр. Оказывается, это традиция, и все приемы проводятся в одиночку. Как было сказано на встрече, за свою практику, и вообще за 25-летнюю историю Азиатских игр, министр ни разу не видел, чтобы таким способом пропагандировалось олимпийское движение и олимпийским комитетам





доставлялось приглашение к участию. И если мы уже сейчас отличаемся креативностью подхода к рекламе игр, то сами игры пройдут на высочайшем уровне. Признаться, и мне думается, что все у нас получится как надо! В этот же день в компании министра мы доставили наше официальное приглашение в местный Национальный Олимпийский Комитет (НОК).

В Южной Корее есть традиционные для местных жителей виды спорта, среди которых преобладают боевые искусства, такие как тхэквондо, хапкидо и пун рю сон до (сори, если написал неверно). Однако огромное внимание уделяется западным видам спорта. Сейчас наиболее популярны футбол, плавание, лёгкая атлетика, бокс и фигурное катание. Как и положено, во время встречи все получили от нас подарки, а наш флаг-талисман пополнился еще одним автографом.

Ну вот с официозом покончено, и можно окунуться в атмосферу города. Жаловаться на поломки байка и непогоду больше не стану. Скажу только, что так любимый мной ноутбук в этой поездке, нахватавшись всякой заразы из сети, приказал долго жить и я остался без записной книжки. Ситуация, надо признать, не очень приятная, но, по сравнению с прошлым опытом проезда по Тунису, где спецслужбы специально стерли всю память с моего телефона и я остался без номеров, контактов и какой-либо поддержки, это ерунда. Впрочем, и с этим мы справимся...

В городе много чего, заслуживающего внимания, но меня поразила одна местная традиция. Вместо привычных нашему глазу ленточек и бантиков, которые молодежны по традиции привязывают к деревьям, здесь... пристегивают навесные замки к ограде моста и под овации массовки выбрасывают ключи от них в реку!

Дорожный комфорт здесь отменный, и расстояния (даже большие) проезжаются без усталости. Но, признаться, вся эта гладкость и лоск мне не очень нравятся — нет экстремальной изюминки и удовольствия для байкера-дальнобойщика! А вот обычных туристов здесь очень много. Впрочем, я бы посоветовал им поехать в более интересные страны, с живой древней природой (Мьянма, Филиппины, Индонезия, Камбоджа). Там мало туристов, но много природных достопримечательностей. И все-таки... Даже при таком байкерском пессимизме, мне очень понравилась Южная Корея с ее кухней, с особой историей.

Времени на пребывание в Корее почти не осталось. Пора собирать вещи в дорогу и выдвигаться в сторону Японии, где нас уже ждут. Как бы я ни старался, но у любых запчастей есть свой ресурс, и мои манипуляции с истертыми колодками не увенчались успехом. Еще на местном BMW-центре меня расстроили тем, что работают они только под заказ, правда, масло и фильтр поменяли сразу. Может быть, в Японии повезет больше, и мой мотоцикл разживется новыми колодками!



Вот и Япония. Наша команда прибыла в город Сакаиминато, который расположен в восточной части Японии в префектуре Тоттори. Честно говоря, благодаря многочисленным приключениям, в которые втянулась наша команда, он стал для меня самым примечательным на всем острове Хонсю. Еще при выезде из Донг Хе (Корея), во время общения с попутчиками из России, среди которых были туристы и бизнесмены, много лет подряд посещающие Японию, нам напророчили фиаско с ввозом техники в страну. Спорить мы, конечно же, не стали. Откуда им знать про то, какие преграды нашей команде приходилось преодолевать на своем пути, и то, что за годы скитаний по странам и весям мы, Казахстанцы, научились воспринимать слово «нет» как «возможно», а слово «нельзя» как «попробуйте»!



Как и полагается, высаживаясь с корабля, мы устроили небольшое шоу для таможенников с раздачей сувениров, автографов и улыбок. С большой гордостью я демонстрировал свой байк (пусть и потрепанный дорогами), который второй раз добирается до Японии, о чем свидетельствует наклейка в виде флага страны на ветровом стекле. В общем, внушив таможенникам, что мы люди уважаемые, джюже занятые и задерживать нас всякими пустяками нельзя, мы попросили оперативно все оформить и пропустить в страну. И, ведь почти сработало! Только при оплате госпошлины возникли трудности. Дело в том, что деньги нужно вносить через банк, а в таможенную предоставить чек. Учитывая, что на носу выходные и банки не работают, нам пришлось бы проторчать на таможене пару дней. Но на помощь пришли работники одной из туристических фирм, которая привезла в Японию туристов. Они и помогли найти выход из ситуации. Мы убедили таможенников, что будем выезжать из страны тем же путем и тогда внесем оплату за въезд. Под радостные возгласы и бурные аплодисменты российских туристов, которые все время наблюдали за нашими попытками пройти таможенную, нас пропустили в страну! Это был один из положительных моментов нашего пребывания в Сакаиминато. Позже я расскажу о том, что с нами приключилось по возвращении в город.

Первый город на нашем пути - Хиросима. Многие знают, что в 1945 году он пострадал от ядерной бомбы, которую скинули американцы. Конечно, сейчас уже нет следов той трагедии, хотя до сих пор дети рождаются физически нездоровыми, неполноценными. Удивительно, что во время встреч и разговоров с местными жителями, я ни разу не почувствовал в их отношении ненависти к США - ни у кого нет желания отомстить. Какой все-таки это добрый и спокойный народ - японцы. Особенно это почувствовалось в Осаке, где базируется центр концерна Panasonic. Близкие друзья нашего оператора Виталия Кистанова, работающие в этой фирме, организовали нам экскурсию в святая святых завода — исследовательский центр, где мы познакомились с «мозгом» фирмы — четырьмя инженерами, чьи разработки держат уже несколько лет пальму первенства в производстве видеоаппаратуры. К примеру, «Аватар» снимался на новую, недавно разработанную здесь 3D-камеру.

Теперь вперед на Токио! Скажу несколько слов в целом о Японии. Примечательно, что местные жители называют Японию «Ниппон» или «Нихон», что в вольном переводе означает «родина Солнца». Себя японцы называют «нихондзин», а свой язык — «нихонго». Поездка до Токио нам запомнилась отсутствием банкоматов в пути, принимающих карточки Visa и American Express! И, если бы не моя привычка вечно ныкать пару сотен наличными, нам пришлось бы туго. Признаться, и с разменом долларов у нас тоже возникли трудности, которые



ТЕСТ-ДРАЙВ

Текст: тест-пилот Черных Андрей
Фотоматериал автора и компании Nissan



разрешились исключительно благодаря японскому гостеприимству.

Проехав Нагою, мы прибыли в Киото (устар. Хэйан), от которого около 800 км до Токио. С японского Хэйан переводится как «город мира и спокойствия». И вправду, здесь царит тишина и покой. И, как всегда, Петрухин слегка нарушил тишину, заехав на своем байке прямо на территорию Музея истории. Нас тут же остановили и попросили дальше идти пешком... Киото до середины XIX-го века считался столицей Японии и резиденцией императора. Здесь находится около 2000 храмов и церквей, из них 17 внесены в реестр ЮНЕСКО как мировое достояние культуры. Символами Киото считаются лучшие образцы японской национальной архитектуры: «Золотой» и «Серебряный» павильоны, храмы Тофукудзи, Киёмидзудэра и Ясака-Дзиндзя, а также многочисленные императорские гробницы, сады и парки. Все это, конечно, необыкновенно красиво. Вообще культуру и традиции Японии лучше всего изучать по этому городу. Сейчас на всей территории Японии, а в Токио тем более, царит урбанизация – возвышаются современные архитектурные сооружения из стекла и бетона. Но, как говорят сами японцы, кто не был в КИОТО, тот не был в древней стране восходящего солнца. И нам это удалось! Свидание было незабываемым!

Прибыв в Токио, мы столкнулись с типичной для крупных городов проблемой – парковкой. Хотя, конечно же, байк мы умудрились пристроить, а вот машину сопровождения приходилось на ночь пристраивать на платную стоянку, где одна ночевка стоила 30 долларов!.. Грабеж!

Но эмоции в сторону, мы здесь по делу. Впереди официальные встречи. Всем известно, что Япония входит в тройку лидеров по спортивным достижениям в Азии – сильный у Казахстана будет соперник. Об этом я и размышляя, отправившись на встречу с представителем королевской династии, министром спорта и президентом НОК Японии. Встреча оставила неизгладимое впечатление. Мы провели небольшую презентацию, показали фотоматериал по нашему мотопробегу, рассказали о Казахстане и о подготовке к играм. После презентации министр высказал благодарность за проявленное нами уважение и принял наше приглашение прибыть на игры в Казахстан. Было просто здорово! Собралось много спортсменов и прессы, которая буквально устроила настоящий ажиотаж вокруг этого приема. Оказывается, министр очень редко удостоивает кого-то своим личным присутствием, а нам посвятил практически целый день. Возвращаясь тем же путем, каким прибыли в страну, мы узнавали себя в газетных фотографиях, в передачах местных новостей. Но главной новостью стал тот факт, что министр лично оседлал для фотосессии «страшный» мотоцикл казахстанского байкера!

Неожиданная для нас встреча произошла в центре Токио, где перед нами выехал велосипедист, одетый в



форму команды «Астана»! После расспросов мы поняли, что он, в прошлом, профессионал, но теперь несколько лет в отставке. Однако он большой фанат казахстанской команды и имеет в ней много друзей, и даже участвовал в заездах с нашим Винокуровым. Приятно, что и в Японии чтят нашу команду велосипедистов.

Пришло время подлатать моего железного «Тулпара». Бедолага уже еле дышит. К проблеме тормозов прибавился «умерший» аккумулятор. Теперь от моей техники можно ожидать любых сюрпризов, ее ресурс почти исчерпан. Еще, впервые за свои скитания по миру, я потерял шлем. Вообще-то у меня их два: один на мне, а второй, запасной, крепится на верхней части багажника. Каково же было моё удивление, когда на очередной заправке я не обнаружил его на привычном месте. Вероятно, его попросту сдуло, когда я «притопил» по автобану (в Японии мотоциклистам это разрешено). И надо ведь, никто из водителей не дал мне знать, что где-то я обронил шлем. Жаль. Он прошел со мной всю Австралию и Азию.

Вернувшись в Сакаиминато глубокой ночью, мы поняли, что ночлега найти не удастся. Но наш оператор и журналист не сдались, и отправились на поиски отеля. И ведь нашли на свою голову. Очень необычная автономная гостиница: ни охраны, ни obsługi, ни единой живой души – отель-автомат. Ничего не понятно, перевести надписи на табло и вывесках некому. Когда мы зашли в номера, то моментально попали в ловушку. Чтобы выйти оттуда, нужно опустить в автомат деньги, и только тогда двери откроются. Что делать? Деньги есть, только их прежде нужно снять с карточки, а это можно сделать только утром. Решили холодильником не пользоваться, а сразу лечь спать. Каково же было наше удивление, когда утром мы увидели счетчик времени в своих комнатах. Оказывается, это самый настоящий дом свиданий, где парочки снимают комнаты с почасовой оплатой. На счетчике за наши комнаты уже набегало 400 долларов, и если их не оплатить сразу, то плата будет продолжать расти. Смекнули послать нашего оператора (через форточку) снимать деньги из банкомата. Когда наконец-то принялись платить, уже набегало 500 «зеленых». Переночевали, блин...

Но винить некого, и надо двигаться дальше, чтобы успеть в этот вечер загрузиться на паром и отчалить во Владивосток. И тут судьба, под конец нашего пребывания в Японии, подкинула нам утешительный приз. По дороге с нами все время двигались байкеры, правда, как-то вразнобой. Я еще подумал тогда, что местные клубы устраивают покатушки. Оказалось, что компания «Кавасаки» проводит байкерский фестиваль в Сакаиминато! Очень кстати такое общение! Я познакомился с ребятами, прокатился с ними в колонне, подружился с местной братвой и их авторитетом, который пообещал приехать к нам в Казахстан в 2011 году. Кстати он все расспрашивал, как у нас насчет безопасности и питания, а про дороги почему-то и не спросил, а зря...

На корабль мы едва успели, влетели буквально на ходу. Впереди Владивосток, а потом - в Монголию!



БЛИЦ ПОЧТА

- ПЕРВАЯ КАЗАХСТАНСКАЯ
НЕГОСУДАРСТВЕННАЯ КУРЬЕРСКАЯ СЛУЖБА

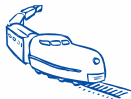
Реклама



ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА ПОЧТЫ



Экспресс-доставка международной
почты в 180 стран мира



Экспресс-доставка почтовых отправлений
по всей территории России



Курьерская доставка почты по Казахстану,
включая районные центры

ВЫБИРАЙТЕ ЛУЧШЕЕ!



Реклама



Мы предлагаем весь спектр
автохимии, автокосметики
и моторных масел

Сделано в ИТАЛИИ



АВТОМОБИЛЬНАЯ
КОСМЕТИКА

www.mafra.kz

Сделано в РОССИИ



АВТОМОБИЛЬНЫЕ
МАСЛА

www.luxe-oil.kz

Сделано в ПОЛЬШЕ



АВТОМОБИЛЬНЫЕ
МАСЛА

Сделано в ГЕРМАНИИ



АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ПРИСАДКИ



Сделано в ГЕРМАНИИ



НАНО-ЗАЩИТА КУЗОВА

ДИСТРИБЬЮТОРСКАЯ КОМПАНИЯ ТОО «DAV»

История компании началась с 1999 года. Основным направлением ее деятельности является оптово-розничная реализация продуктов, созданных на основе нанотехнологий: автомобильной химии, моторных и промышленных масел (смазок) российского и импортного производства. С момента создания коллектив компании «DAV» работает над повышением профессионального и технического уровня своих работников. Это позволило создать развитую сеть оптовых покупателей, состоящую более чем из 2000 крупнейших фирм и госучреждений, а также множества частных предпринимателей. Собственный склад и развитая система логистики позволяют компании обеспечивать необходимым объемом товара любые потребности рынка: от мелкого опта, до вагонных поставок в любые регионы страны.

www.dav.kz

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