

pitstop

www.pitstop.kz

1 (112) 2017

1



MERCEDES-MAYBACH S 650

TOYOTA CONCEPT-i
RINSPEED OASIS
КОНЦЕПТ

ВИЛЬГЕЛЬМ ХОФМАЙСТЕР
ПЕРСОНА

SUBARU WRX
ШОУРУМ

JEEP COMPASS
ШОУРУМ



TOYOTA CAMRY 2018

Реклама

MOTUL — смазочные материалы премиум-класса

www.motul.com

ДАКАР-2017

ISSN 2221-8505

9 772221 850009 0 0117

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

АВТ МАСТЕР



Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса



ЖУРНАЛ ДЛЯ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
АВТОБИЗНЕСА
КАЗАХСТАНА

Новости на рынке спец-инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

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

WWW.A-MASTER.KZ

Журнал «Pitstop» № 1 (112) 2017
Издается ежемесячно с октября 2007 г.
(12 номеров в год)

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»

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

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

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

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

Дизайн и верстка: РИА Nouvelle www.nouvelle.kz

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

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

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

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

Nouvelle Kazakhstan ©2017

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



MERCEDES-MAYBACH S 650

Никого не удивишь роскошным седаном, лимузином или внедорожником. Таких автомобилей на наших дорогах в достатке. Иногда даже больше, чем нужно было бы. Но ведь никто не запрещает воплощать новые формы и правила. В Mercedes-Benz никогда не гнушались непопулярных методов и сделали это снова, представив Mercedes-Maybach S 650...



ТАЧКА-ДАЧКА

Собственный взгляд на городскую мобильность представил на выставке электроники в Лас-Вегасе швейцарский дизайнер Франк М. Риндернечт, возглавляющий инжиниринговое ателье Rinspeed, которое в числе прочего занимается разработкой прообразов автомобилей будущего.



ПОСТРОЕННЫЙ НА ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ

Альтер эго личности водителя – так можно было бы представить Concept-I, созданный Toyota и представленный на шоу электроники и компьютерной техники в Лас-Вегасе. По мнению создателей этого яркого концепт-кара, будущее несомненно принадлежит автомобилям, дружелюбно взаимодействующим с человеком...



ТОЙОТА CAMRY 2018

Восьмое поколение Toyota Camry, адресованное потенциальному американскому покупателю, было представлено в Детройте на Международном североамериканском автошоу в двух вариантах – гибридном и классическом, с бензиновыми двигателями.



ФИНИШ – ТОЖЕ УСПЕХ

Команда Astana Motorsports завершила выступление в экстремальном ралли «Дакар», заняв 26-е место на грузовике MAN TGS (T4) со стартовым номером 512 и 28-ю строчку в абсолютном зачете на Toyota Land Cruiser 200 (T2) под стартовым номером 333. В зачете автомобилей казахстанский экипаж на внедорожнике Toyota занял 3-е место.

Читайте журнал Pitstop на сайте!

Казахстанские автомобильные новости

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

Новости и акции от автодилеров

Информация о новинках в автосалонах.

Свежие номера журнала

Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

Архивы журнала

Ищите прошлые номера? Они здесь...

Фотоархив и видеоархивы

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

Автокаталог

Информация о компаниях Казахстана и официальных дистрибьюторах.

ЧИТАЙ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ

www.pitstop.kz



ЗАВИСАНЬЕ В НЕЗАВИСИМОМ РЫНКЕ

Материалов на эту тему было так много, что даже профессионально работающие с информацией журналисты в какой-то момент на одной из пресс-конференций были вынуждены задать вопрос президенту Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ), председателю совета директоров Allur Group Андрею Лаврентьеву – «Кому же верить? Чьи данные считать наиболее правдивыми?». Само собой, ответ был однозначным – доверять стоит лишь данным АКАБ, так как официальную статистическую информацию по регистрации автотранспортных средств, по словам господина Лаврентьева, возглавляемая им ассоциация, получает напрямую и эксклюзивно. Не сомневаясь в этом, однако, отметим, что цифры регистрации транспорта, конечно, впечатляют больше, чем итоги продаж, но только о чем они говорят?



Январь стал месяцем очень богатым на различные мероприятия с оглашением итогов работы казахстанских автодилеров и автопроизводителей. Обзоры, аналитические справки и прогнозы публиковались или озвучивались как отдельными игроками отечественного автомобильного рынка, так и различными ассоциациями.



В АКАБ подсчитали, что за 2016 год официальный автомобильный рынок реализовал 46 712 ед. новых автомобилей и коммерческой техники. В то же время Союз предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» привел такие итоги работы авторетейла: в 2016 году официальные дилеры продали 43845 легковых и легких коммерческих автомобилей на сумму \$ 869,9 млн. В 2015 году они, по данным того же источника, продали 94391 ед., а значит – налицо спад в 53,6%.

В КазАвтоПром подсчитали, что в числе приобретений 2016 года преобладали автомобили импортного производства – 32959 (75%), а 10886 покупателей (25%) остановили свой выбор на продукции казахстанских автопроизводителей. Наиболее популярными были машины В-класса, хотя в 2016 году доля D-класса приросла благодаря продажам автомобилей Toyota Camry, Hyundai Sonata, Jac J5, Lifan Cebrium и других моделей. Увеличилась также доля компактных и среднеразмерных внедорожников, среди которых наибольшей популярностью отличались автомобили Renault Duster, Nissan Qashqai, Jac S3 и Lifan X60.

Впервые с 2010 г. на официальном рынке продаж первое место заняли автомобили Toyota, которых в нашей стране в 2016 году было продано 9059 единиц. Бренд Lada – на втором месте с результатом продаж в 8147 единиц. Впервые в тройку лидеров вошел бренд Renault, машин этой марки в 2016 г. было продано 3772 единиц.



ПОДБОР КОЛЕРА
Новые технологии по уходу и реставрации кожаных изделий

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

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

www.avtomalyar.kz

Анализ статистических данных продаж и регистрации транспортных средств позволил выявить в 2016 году некоторые тренды, такие например, как прирост от 2015 года в 2,3 раза доли автомобилей с газобаллонным оборудованием; 20-процентный рост регистрации электромобилей и «гибридов»; увеличение в доле рынка автомобилей казахстанского производства до 40%.

Автопроизводители и официальные дилеры также констатировали развитие программы трейд-ин и стимулирование продаж автомобилей производства РК при запуске программы РОП по утилизации устаревшего автотранспорта.

Однако процессы последних нескольких лет в сфере приобретения автотранспорта продемонстрировали основную тенденцию — четкий переход из сферы рыночных отношений под регулирование административными мерами, когда конкуренция отсекается особыми условиями, сертифицированием или тарифами первичной регистрации, кредитования и утилизации. Ввиду сказанного, всем участникам покупок и продаж в этом поле затруднительно строить какие-либо планы или делать прогнозы, ведь «решения сверху» зачастую падают неожиданно, а их действенность превосходит любые рыночные меры и непререкаемой категоричностью легко ломает даже самые хитрые механизмы продаж. ■

А ТЕПЕРЬ СЛЕДИ ЗА РУКАМИ...



С первого дня 2017 года казахстанские дорожные полицейские лишились жезлов. Этот радикальный шаг был предпринят в следование европейскому опыту. Кроме того авторы нововведения сочли жезл в арсенале автомобильных патрулей вещью просто бесполезной.

Допустим, патрульный экипаж для остановки нарушителя может обойтись громкоговорителем, но как же будут работать регулировщики на перекрестках, особенно в темное время

суток — недоумевали некоторые граждане. Чуть позже в средствах массовой информации появились комментарии, что регулировщиков облачат в специальные форменные куртки со светоотражающими полосами на рукавах и выдадут им белые перчатки с катафотами.

А еще автомобилистам и пешеходам посоветовали освежить в памяти правила дорожного движения, согласно которым нужно ориентироваться на положение корпуса и жесты рук регулировщика. ■

ДЕД МОРОЗ ПРИНЕС В МЕШКЕ...

С января 2017 года в Казахстане вырос минимальный расчетный показатель, который составляет теперь 2269 тенге, а значит, выросли и штрафы.

Кроме того с начала года новые автомобили, ввозимые из стран, не входящих в ЕАЭС, должны оснащаться

устройством автоматического вызова экстренных оперативных служб.

А школьники теперь, пройдя соответствующую подготовку по автоделу, по достижении 18-летнего возраста смогут получить водительские права. ■

ДЕТАЛИ
ПОДВЕСКИ

ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ

г. Алматы, Толе Би, 304
ТК CAR CITY,
3 ярус, 1ряд, 21 и 22 бутик
www.sklad.autotrade.su

АВТОТРЕЙД

АВТОЗАПЧАСТИ И АВТОСТЕКЛА ДЛЯ ИНОМАРОК

ОПТОВЫЕ
ЦЕНЫ!

+7(777) 341-44-44
+7(727) 232-13-16

MERCEDES-MAYBACH РОСКОШЬ ПОД ОТКРЫТЫМ



Под словом роскошный понимается наличие дорогих сортов кожи и натурального дерева, множества хромированных элементов, фар с кристаллами Swarovski, всевозможных сочетаний цветов кузова и отделки интерьера — то есть круче и богаче, чем у кабриолета S-Class, на базе которого построен Maybach. Каждая его деталь, каждый материал может быть подобран индивидуально под требования клиента. А они, мы знаем, очень щепетильны и изобретательны в этом вопросе. Причем автоматизация производства материалов для Mercedes-Maybach S 650 сочетается с ручной работой. Например, при работе с деревом, в ходе особой процедуры с

Никого не удивишь роскошным седаном, лимузином или внедорожником. Таких автомобилей на наших дорогах в достатке. Иногда даже больше, чем нужно было бы. Но ведь никто не запрещает воплощать новые формы и правила. В Mercedes-Benz никогда не гнушались непопулярных методов и сделали это снова, представив роскошный кабриолет Mercedes-Maybach S 650, которому по силам потеснить даже Rolls-Royce Dawn.



Н S 650 М НЕБОМ

применением тонкой (диаметром 0,8 мм) фрезы обнажается материал основания, находящийся под шпоном из ценной породы древесины, из которого выполнена декоративная деталь, обладающая 3D-эффектом. Это не только звучит, но и выглядит красиво.

Чтобы окончательно убедить пассажиров в эксклюзивности автомобиля, интерьер щедр на логотипы и надписи Maybach. К тому же эмблема со сдвоенной буквой «М» проецируется на асфальт при открывании дверей.

Любопытно, что в отличие от седана, который в свое время тоже пережил превращение из обычного S-Class в Maybach, кабриолет не раздался в

размерах. Ему даже колесную базу удлинять не стали. Но Maybach уже в базовой комплектации (если такой оборот вообще применим к этому автомобилю) оснащен всеми возможными опциями, включая систему подачи теплого воздуха к шее водителя и переднего пассажира, а также пневмоподвеску Airmatic с режимами

Comfort и Sport. В первом из режимов после преодоления порога скорости в 120 км/ч кузов автоматически припадает к земле на 10 мм. В режиме Sport пневмоэлементы опускают автомобиль на 10 мм на скорости до 120 км/ч. Кроме того, водитель может принудительно поднять машину на 30 мм, но после трех минут такой езды на скорости от 80 км/ч





и больше кузов сам опустится в начальное положение.

За дополнительную плату Mercedes-Maybach S 650 можно оснастить подвеской Magic Body Control, которая в режиме реального времени подстраивается под дорожное полотно. Путь на расстоянии 15 метров впереди автомобиля мониторит фронтальная стереокамера, от которой датчики получают информацию, позволяющую поменять характеристики демпфирующих элементов за доли секунды. Правда, работает эта система только днем в хорошую погоду и на скоростях до 130 км/ч.

Под капотом Mercedes-Maybach S 650 установлен тот же агрегат, который делает ракету из Mercedes-AMG S 65 – 6-литровый V12 битурбо, выдающий 630 л. с. мощности и 1000 Нм крутящего момента. В паре с ним работает 7-ступенчатый «автомат» 7G-Tronic, который лишился приставки AMG Speedshift Plus и обрел более комфортную программу управления. Тем не менее заднеприводный кабриолет массой 2,3 тонны разгоняется с места до первой сотни за 4,1 секунды.





Максимальная же скорость ограничена электроникой на отметке 250 км/ч.

Таких роскошных кабриолетов немцы соберут всего три сотни, каждый из

которых будет пронумерован и обойдется владельцу минимум в 300 000 евро (на 45 тысяч дороже исходной AMG-версии, но на 30 тысяч

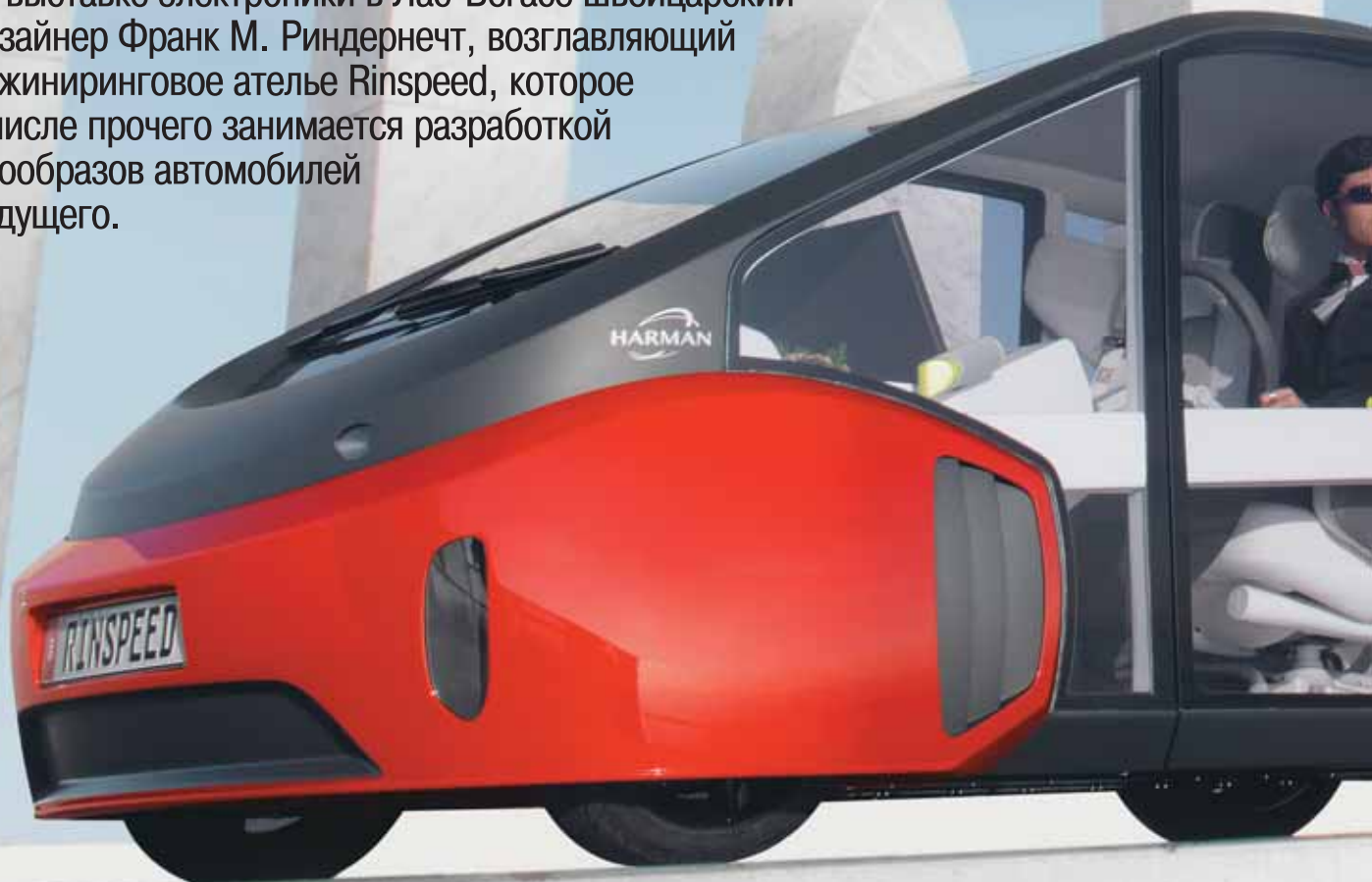
дешевле, чем конкурирующий Rolls-Royce Dawn). Зато вместе с автомобилем покупатель получит приятный бонус в виде набора из четырех кожаных сумок с фирменными логотипами Maybach, чехол для машины, особый брелок для ключей и сертификат, лично подписанный главой концерна Daimler AG Дитером Цетше. ■



MERCEDES-MAYBACH S 650

ТАЧКА-ДАЧКА

Собственный взгляд на городскую мобильность представил на выставке электроники в Лас-Вегасе швейцарский дизайнер Франк М. Риндернечт, возглавляющий инженеринговое ателье Rinspeed, которое в числе прочего занимается разработкой прообразов автомобилей будущего.



Глава компании имеет заслуженную славу человека с необузданной фантазией, которую он приобрел благодаря выпуску целого ряда

концептов, имеющих эпатажный облик и настолько передовую начинку, что порой казалось, что она опережает время. Впрочем, ни один из выпущенных

ателье Rinspeed автомобилей пока не стал прототипом серийных машин. Эти концепты являются предметом инженерного и дизайнерского искусства в чистом виде, ими можно восхищаться или негодовать по поводу их нелепости, невозможно только одно — не заметить очередное творение и пройти мимо.

На сей раз Rinspeed предстал перед публикой в виде футуристичного электромобиля под названием «Оазис», который построен швейцарскими компаниями 4erC и Esoro. Сами творцы называют его садовым участком на колесах для городских джунглей. Но эту машину можно было бы назвать и дачей, так как внутри, несмотря на скромные размеры двухместного салона, имеется небольшой комод от Dr. Schneider, а руль может трансформироваться в стол. Дополняют образ уютной белой гостиной светлый деревянный пол, созданный специалистами MeisterWerke, телевизор, шторы и часы — разумеется, швейцарские, механические, Carl F.





ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

Виз
АВТОАТЕЛЬЕ

ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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



Реклама

Bucherer. У самого «окна» в этом палисаднике разбита клумба, на которой можно хоть редиску выращивать, хоть деревья бонсай, благо большая площадь остекления автомобиля предоставит для этого достаточно естественного света.

Если вам претит образ садовода, на Rinspeed Oasis можно посмотреть и под иным углом зрения. Колеса со встроенными электромоторами, разработанные ZF, могут поворачиваться не хуже, чем у знаменитой иконы Star Wars – легкого дроида R2D2. Угол разворота автомобиля, таким образом, близок к нулевому. Из той же «космической оперы» легкие бионические сиденья на алюминиевой основе от компании GF Automotive. А клумба, расположенная за штурвалом, пусть представляется вам кусочком родной земли в межгалактическом странствии.

Этот небольшой автомобиль может быть задействован в услугах каршеринга, с соответствующим программным

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

www.autoviz.kz



обеспечением, видеотелефонией и видеотрансляцией он станет беспилотным офисом на колесах или важным звеном службы доставки.

Двадцать третий концепт-кар Rinspeed в управлении предлагает возможности, превосходящие функционал ныне существующих автономных систем Google. Автомобиль, довезя вас до аэропорта, может самостоятельно вернуться на домашнюю парковку, а по вашему прибытии в родной город невозмутимо «встретить» вас у трапа, ничуть не тяготясь задержкой рейса или длинными очередями на получение багажа. Во избежание пробок он выберет альтернативные маршруты движения, а пассажирам предложит поднять вверх шторы и, откинувшись в кресле, посмотреть видео, проецируемое на внутреннюю сторону лобового стекла при помощи технологии лазерной голографии, разработанной компанией WayRay. Система CinemaScore в сопровождении звука 24-канального центра Harman Kardon создаст эффект присутствия в зале кинотеатра. Управлять параметрами проекции можно как с помощью широкоформатного сенсорного дисплея, так и посредством голосового или жест-контроля.

Личный помощник, незримо



пребывающий на мобильной даче, будет чутко держать палец на пульсе социальных сетей и не упустит случая пригласить вас в общество друзей по Facebook, которым, например, понравился новый ресторан, что открылся неподалеку. Нажмете «Ок», и личный помощник быстро зарезервирует столик. Этот расторопный электронный мажордом легко «поймет» пассажира, говорящего на любом языке, сделает фотографии потрясающего заката, попутно ведя дневник путешествия, и при необходимости выступит в качестве блогера, выкладывая иллюстрированные сообщения в Instagram. Он возьмет на себя заботу об освещении и оздоровлении климата в зависимости от ситуации.

Вопросы автономного вождения и безопасного маневрирования в автомобиле возложены на интеллектуальную систему антенн от компании Vites, система интегрирована в крышу. Правильно ориентироваться в транспортном потоке позволяют еще и разработки Siemens, а также датчики, основанные на технологии NXP, охватывающие окрестности на 360 градусов с точностью до миллиметра. Интересной технологией снабдила



 **BOSCH**
Әмір үшін ойлап табылған

PHAETON
ultimate automotive solutions

Производитель Johnson Controls Autobatterie Prodej spol.s r.o.
Официальный дистрибьютор на территории РК ТОО «Фэтон Ди Си» «Phaeton DC»
www.phaeton.kz, shop.phaeton.kz



Rinspeed Oasis американская компания Techniplas. Благодаря ей заднее стекло автомобиля не только несет сигнальные огни, но и выступает в качестве дисплея, управляющего боксом, в котором можно как разогреть, так и охладить продукты.

Кстати, об огнях! Головное освещение, состоящее из мощных светодиодных фар и двух противотуманок, разработано компанией Osram, а освещение в салоне интегрировано в потолок, оформленный швейцарской компанией Forster Rohner, с 1904 года производящей ткани Haute Couture. Дорогой качественный текстиль от швабских разработчиков Strahle+Hess и кожа, произведенная датской компанией Stahl, призваны сделать интерьер естественным и в то же время незабываемым.

Глядя на все это великолепие инженерной и дизайнерской мысли, воплощенное в маленьком автомобиле, остается добавить, что босс компании Rinspeed оставил вопрос о возможном утилитарном применении своего творения за скобками: мол, это уж как вам будет угодно...

МОБИЛЬНЫЙ КОНЦЕНТРАТОР

Как основу стратегии целостных системных решений для транспортного сектора представил концерн Mercedes на выставке Consumer Electronics Show в Лас-Вегасе свой футуристичный электроприводной фургон.



Этот автомобиль является продолжением разработок, о которых автопроизводитель публично заявил в сентябре 2016 года. Суть работ заключается в интегрировании всей технологической цепочки в цифровой формат, когда облачное программное обеспечение системы управления вместе с аппаратными средствами смогут задать новые стандарты эффективности, качества и гибкости для служб доставки.

Для реализации далеко идущих целей новинка уже имеет полностью автоматизированное грузовое отделение, интегрированные беспилотники для автономных поставок по воздуху, а также интеллектуальную связь между водителем, транспортным средством и их окружением. Фургон с помощью 75-киловаттного электродвигателя может практически бесшумно преодолевать расстояния до 270 км.

Автомобиль осуществляет связь с другими участниками дорожного движения через черную панель решетки радиатора с LED-матрицей и светодиодный дисплей, встроенный в заднюю часть. Эти устройства предупреждают, например, о том, что фургон останавливается, поворачивает или выпускает дронов. Эти же устройства помогают без труда найти машину на стоянке.

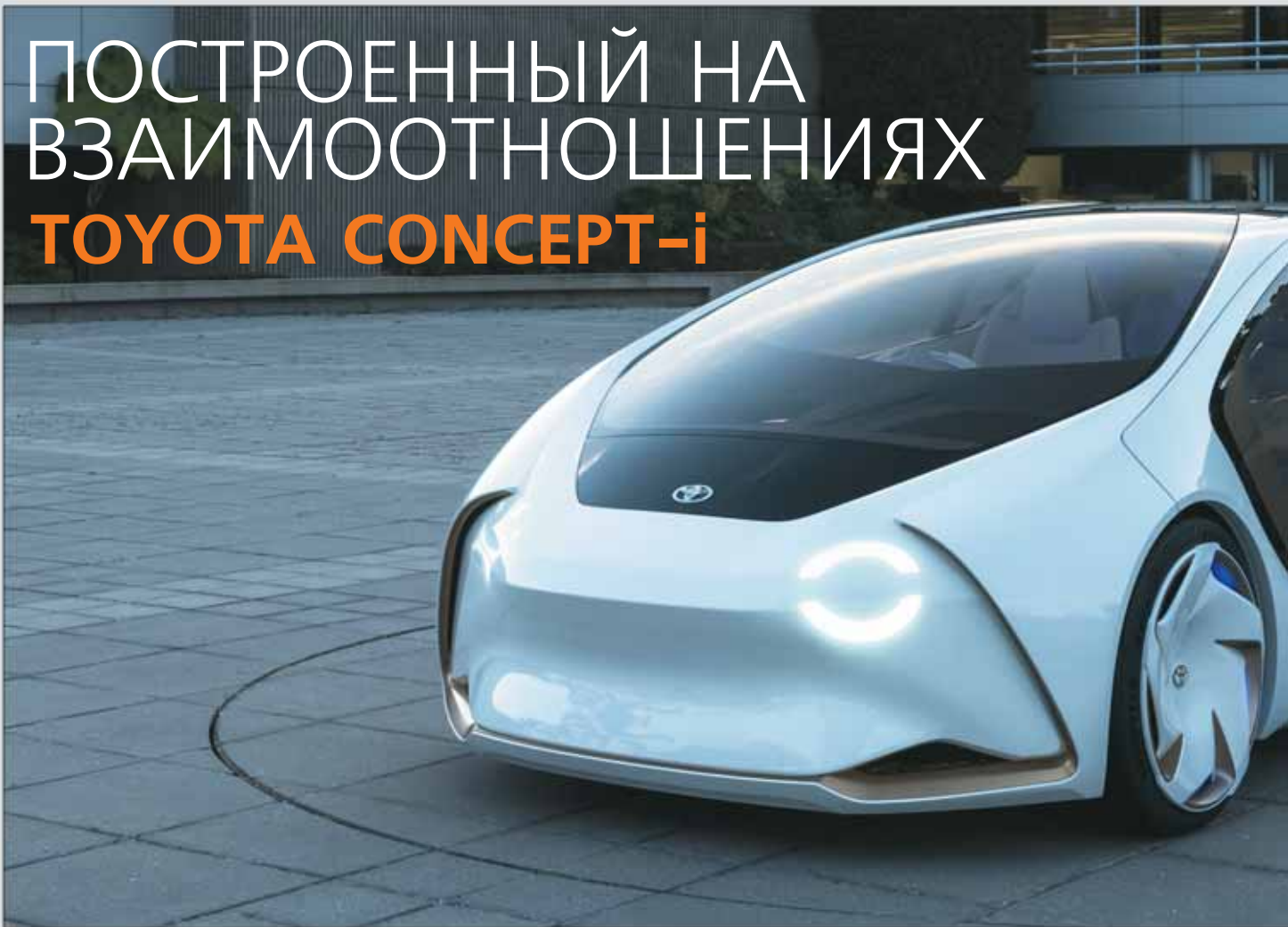
Интеллектуальное общение продолжается внутри автомобиля, обеспечивая водителя всей необходимой информацией о скорости, планировании маршрута или траектории полета беспилотников. Светодиодные индикаторы, интегрированные в пол кабины, предупредят об опасном приближении пешеходов или велосипедистов. Информационная система Smart Watch, встроенная в

наручные часы, поможет справиться с ручной доставкой, подсказав адрес, коды электронных замков или безопасные места, в которых груз может быть сдан на хранение. Конечные потребители услуг также получают весомую выгоду — им будет легче, например, сообщить об изменении сроков поставки, минуя посредников.

Широкий диапазон доставки с низкими затратами на инфраструктуру предусматривает и такой новаторский проект Mercedes-Benz, как «Автофургоны и роботы», в котором автомобиль может быть распределительным центром автоматизированных систем. На стойках с 54 отделениями можно транспортировать 8 роботов Starship. Еще предполагается использование фургонов в качестве посадочных площадок для беспилотных летательных аппаратов в труднодоступных местах. ■



ПОСТРОЕННЫЙ НА ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ TOYOTA CONCEPT-i



Альтер эго личности водителя — так можно было бы представить Concept-i, созданный Toyota и представленный на шоу электроники и компьютерной техники в Лас-Вегасе.

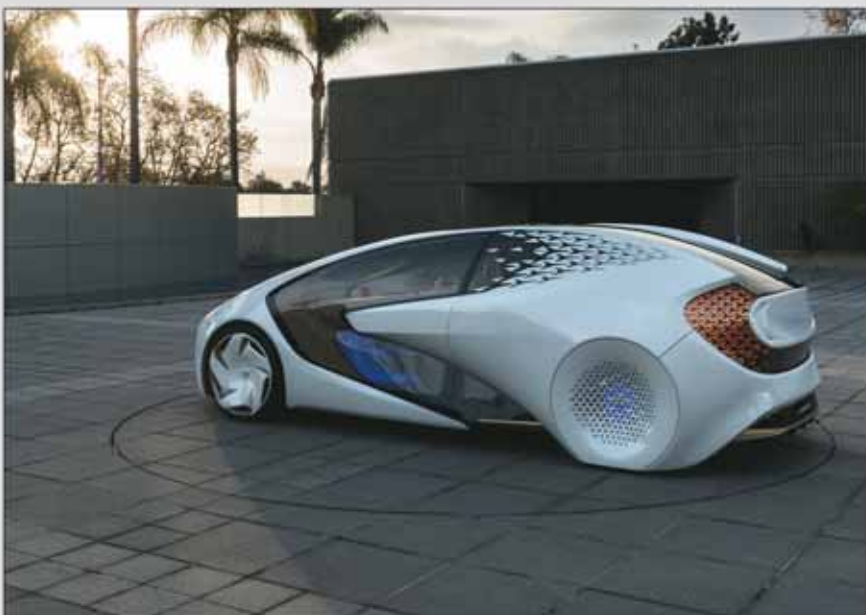
По мнению создателей этого яркого концепт-кара, будущее несомненно принадлежит автомобилям, дружелюбно

взаимодействующим с человеком. Поэтому конструкторы и дизайнеры CALTY Design Research Toyota,

работающие в Ньюпорт-Бич (США, Калифорния), сосредоточились вовсе не на двигателях, которые уже сейчас представлены в широчайшем многообразии, а на придании автомобилю искусственного интеллекта и расширении возможностей интерактивного общения машины с человеком.

В результате появился на свет этот необычный экземпляр транспортного средства, которое, по утверждению его разработчиков, способно усваивать манеры и привычки своего владельца, следить за его работоспособностью и вниманием, предупреждать, сигнализируя о маневрировании, мониторить дорожную обстановку, исправлять ошибки управления или «брать штурвал на себя».

Concept-i может двигаться как в автоматизированном, так и в ручном режиме. Его электрический





пользовательский интерфейс по прозвищу Yui (Юи) в состоянии информировать водителя голосовыми, звуковыми, цветосветовыми и тактильными сигналами. Это сделано для того, чтобы помочь водителю не опускать глаза на монитор и зрительно сосредоточиться на дороге. Виртуальный помощник подскажет маршрут движения, включит любимую автовладельцем музыку или огромный проекционный дисплей, настроит климатическую установку...

Интерфейс Юи проявляет себя и во внешнем взаимодействии с хозяином и окружающей действительностью — он может поприветствовать хозяина надписью на наружной стороне двери или, например, вывести сообщение о предстоящем повороте на кормовую часть автомобиля.

Думается, идею дружелюбности в своем творении дизайнеры воплотили сполна, ведь автомобиль так похож на технократическую нарядную игрушку, а вот насколько он практичен — покажут дорожные испытания концепта, к которым специалисты концерна Toyota вскоре намерены приступить. ■



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА



Спецодежда и защитная обувь



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

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



ЯНВАРЬ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ

85 лет назад

9 января 1932 года в нью-йоркском отеле «Рузвельт» состоялась премьера нового флагмана марки Packard – модели Twin Six. Как можно догадаться по названию машины, ее главной отличительной особенностью был 12-цилиндровый двигатель. Не самое удобное название дали в честь аналогичной модели, выпускавшейся в 1915–1923 годах, первой в мире получившей мотор V12. Уже через год после премьеры новый флагман был



Packard Twin Six Individual 1932 г.в.

Packard Twelve Coupe Roadster 1934 г.в.



переименован в Twelve. Марка «Паккард» в ту пору считалась наиболее престижной в США, и в инженерном плане ее машины были весьма консервативны. Так вышло и с Twelve, хотя исходный замысел отличался смелостью и предполагал переднеприводную платформу. Однако испытания показали недозагрузку передней оси и недостойную высшего класса управляемость. Проект не удался, деньги потратили, но не выбрасывать же хороший двигатель. Вот и пришлось его адаптировать к уже выпускавшемуся шасси так называемой девятой серии.



Trattamento 3 в 1:

БЕРЕЖНЫЙ УХОД ЗА КОЖАНЫМ САЛОНОМ

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

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

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

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



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



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

www.mafra.kz

Renault 5 TL 1972 г.в.



Впрочем, ряд инноваций меньшего масштаба внести успели. Наиболее интересной из них были амортизаторы регулируемой жесткости с переключением тумблером на приборной панели. По цене Packard Twelve располагался примерно посередине между «Кадиллаками» моделей V12 и V16, но из-за высокой репутации марки считался конкурентом 16-цилиндрового. Несмотря на «нехватку» цилиндров, Twelve не уступал ни в динамике, ни в плавности хода, поэтому продажи Cadillac V16 обвалились за считанные месяцы. В дальнейшем «Паккард» продавал в среднем столько же Twelve за год, сколько «Кадиллак» продал своих 16-цилиндровых машин за весь период с 1932 по 1940 год. К несчастью, «Паккард» не был гигантской компанией с широчайшим модельным рядом, позволяющим компенсировать потери одной марки успехами других. В годы Великой

депрессии даже при банкротстве почти всех конкурентов фирма балансировала на грани рентабельности. Именно поэтому Twelve не получал достаточно обновлений. Именно поэтому маркетинговая служба все больше склонялась к расширению производства за счет более доступных по цене машин. В 1939 году были собраны последние экземпляры Packard Twelve. Прекращение производства «Паккардом» многоцилиндровых машин сейчас многие считают фатальной ошибкой: марка лишилась, по сути, единственного реального преимущества перед «Кадиллаком», и в послевоенные годы у нее просто не нашлось козырей в борьбе за выживание.

45 лет назад

28 января 1972 года
представлена модель Renault 5. Этот



Renault 5 1972 г.в.

Mazda GLC 1977 г.в.



автомобиль является хронологически вторым (после Fiat 127) представителем класса «супермини», то есть машин, идейно близких знаменитому Mini Алека Иссиониса, но превосходящих его ровно на один размер. Главный дизайнер Renault Мишель Буэ заявлял, что фирма хотела сделать автомобиль, который в равной степени нравился бы и мужчинам, и женщинам. Трехдверный кузов типа «хетчбэк» отличался нетипичными для 70-х закругленными гранями, а вместо отдельных бамперов впервые в серийном производстве ставились интегрированные пластиковые. Предлагалось множество модификаций, различавшихся не только уровнем оснащения, но и двигателями.

Мотор, кстати, стоял продольно — не самое практичное решение для субкомпакта, поскольку разместить в линию КПП и двигатель под коротким капотом «пятерки» не было никакой возможности, и мотор «выпирал» между передними сиденьями. Несмотря на это, популярность модели с самого начала была очень высокой, и в 1974-м она вышла в лидеры домашнего рынка, а еще через три года стала европейским бестселлером. Хорошим средством поддержания спроса стала удачная раллийная версия Renault 5 Turbo. Эта машина напоминала серийный прообраз только внешне: у нее даже сменилось расположение силовой установки — с переднего на

центральное. Выпуск классического Renault 5 продолжался до 1985 года, когда его сменила машина второго поколения, мало отличавшаяся внешне, но построенная на шасси более современной модели Renault 9.

40 лет назад

15 января 1977 года состоялся дебют очередного поколения Mazda Familia. На большей части рынков сбыта машина получила индекс 323, а в США звалась GLC. К слову, именно Северная Америка была главным рынком для компакта. Автомобиль стал спасительной соломинкой для фирмы, оказавшейся на грани банкротства в 1976 году. Виной тому был роторный двигатель Ванкеля, на который «Мазда» делала ставку на протяжении десятка лет, мечтая перевести на нетрадиционную силовую установку весь модельный ряд. Однако врожденные недостатки моторов данного типа были усилены энергетическим кризисом и ужесточением экологических нормативов, а достоинства в новой реальности потеряли актуальность. Модель GLC «скроили» по простой и в те времена почти беспроектной схеме: взяли существующее шасси классической компоновки (от модели Grand Familia предыдущего поколения) и «надели» на него приятный глазу и практичный кузов типа «хетчбэк». Низкая себестоимость позволила продавать GLC дешевле «Короллы» и «Сивика», а простота конструкции обусловила высокий уровень надежности. Название GLC расшифровывается как Great Little Car — «замечательная маленькая машина». И на тот момент это, пожалуй, было правдой.



Jeep Grand Cherokee 1992 г.в.



Jeep Grand Cherokee 1992 г.в.

25 лет назад

7 января 1992 года на Детройтском салоне показан Jeep Grand Cherokee. С презентацией этого люксового внедорожника выпускавшийся уже более двадцати лет Range Rover наконец получил достойного соперника. Grand Cherokee наделили агрессивной внешностью, автомобиль был хорошо оснащен, а несущий кузов позволил сделать машину относительно компактной. Проходимость традиционно для марки Jeep оставалась на высоком уровне. На выбор предлагали три варианта трансмиссии, один из которых, Quadra-Trac с неотключаемым полным приводом, был

разработан специально для данной модели и на прочих «Джипах» не применялся. Уровней комплектации тоже было три: базовый SE, средний Laredo и высший Limited, легко узнаваемый внешне по однотонной окраске кузова. У прочих версий нижняя часть кузова, закрытая защитным обвесом, оставалась серой, а радиаторная решетка была хромированной. Выбор силовых установок поначалу был довольно скромным: заслуженная 4-литровая «шестерка» мощностью 190 л. с. или 5,2-литровый V8 с отдачей 225 сил. Позже в линейку добавились турбодизель и 5,9-литровый вариант «восьмерки». Нетипично для американской машины Grand Cherokee хорошо продавался по обе стороны Атлантики. На просторах бывшего СССР этот автомобиль стал одним из символов периода первоначального накопления капитала под прозвищем «Джип Широкий».

Но в этот день список премьер от корпорации Chrysler одним «Джипом» не исчерпывался: представлено было также семейство полноразмерных седанов LH. Острословы толковали аббревиатуру как Last Hope – «последняя надежда», намекая тем самым на недостаточно прочное финансовое положение корпорации. Трио новых моделей – Chrysler Concorde, Dodge Intrepid и Eagle Vision – оказалось в авангарде очередной революции, осуществленной под руководством Ли Якокки. На этих автомобилях впервые была реализована



Concorde Intrepid Vision LH 1992 г.в.



Dodge Intrepid 1992 г.в.

компоновочная схема cab forward, что означает максимально сдвинутый к передней оси салон и, как следствие, большие относительные размеры пассажирского пространства и отличный обзор. Переднеприводное шасси было развито с ходовой части недолго выпускавшейся модели Eagle Premier, в свою очередь основанной на больших «Рено» моделях 21 и 25. Под капотом

можно было обнаружить V6 объемом 3,3 или 3,5 литра. Последний был 24-клапанным и выдавал 217 л. с. Модели серии LH полностью оправдали ожидания и успешно противостояли как народному Ford Taurus, так и более престижным машинам Buick и Oldsmobile. А компоновка cab forward стала визитной карточкой «Крайслеров» на десять лет. ■

Реклама



www.gt-service.kz

GT Oil Service - Республиканская сеть станций сервисного обслуживания

GT
OIL
SERVICE

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

**СПАСИБО ВАМ
ЗА ДОВЕРИЕ!**

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

Новый дизайн предполагает на обеих моделях более выразительные фальшрадиаторные решетки и измененные передние бамперы с большими проемами воздухозаборников — по центру и по краям. Светооптика теперь светодиодная. Фары управляемые и могут освещать участки дороги в поворотах. Универсальности в повседневном использовании машинам добавляют новые кронштейны, монтирующиеся на крыше и позволяющие легко снимать и устанавливать багажник.

Под капотом WRX, также снабженным неброским, но выразительным воздухозаборником, работает двухлитровый турбированный оппозитный двигатель с

непосредственным впрыском мощностью 268 л. с.

В стандартной комплектации WRX поставляется с 6-ступенчатой механической коробкой передач, в продвинутых версиях можно выбрать автомат CVT Sport Lineartronic с возможностью ручного переключения передач.

На WRX STI установлен 2,5-литровый оппозитный двигатель с турбонаддувом, развивающий мощность до 305 л. с. На повышение продуктивности здесь заточена и система DCCD (Driver Controlled Center Differential), которая ранее использовала комбинацию механического и электронного управления центральным дифференциалом. На представленных новинках она использует исключительно

электронное управление для более быстрого и плавного реагирования. Технологии активной векторизации крутящего момента и многорежимное управление динамикой подчеркивают спортивный характер автомобиля с богатой раллийной родословной.

С целью улучшения стабильности рулевого управления и достижения комфорта при сохранении эксплуатационных качеств разработчики предложили для Subaru WRX некоторые изменения в передней и задней подвесках. Они переработали электроусилитель руля, чтобы обеспечить более гладкое и естественное взаимодействие его электронного блока с двигателем, и попутно уменьшили вес. Тормозная система этой модели получила красные



ПРИДЕТ ВЕСНА... И НОВЫЕ SUBARU



Компания SUBARU модернизировала модели WRX и WRX STI, поработав над экстерьером, производительностью, управляемостью, комфортом и безопасностью этих популярных автомобилей со спортивным характером.

SUBARU
WRX

2018



тормозные суппорты и модернизированные тормозные колодки Jurid. Колесные диски размером 18 дюймов имеют новый дизайн с двойными спицами.

В версии STI также состоялось комплексное усовершенствование подвески и были значительно модернизированы тормоза. Ярко-желтый цвет передних тормозных суппортов Brembo свидетельствует о том, что это фирменный 6-поршневой моноблок. Сзади работают моноблочные 2-поршневые суппорты. Кроме того, эта модель получила 19-дюймовые легкосплавные колесные диски с Y-образной конструкцией спиц. «Обуть» автомобиль можно в шины размером 245/35.

Салон обновленных моделей обрел подлокотник на задних сиденьях, изменились внутренние дверные ручки. Многофункциональный дисплей высокой четкости теперь имеет размер 5,9 дюйма против прежнего в 4,3 дюйма. Инженеры уделили значительное внимание тишине — они сделали толще стекла в дверях, усилили дверные уплотнители и заполнили пеной пространство кузова,



примыкающее к лобовому стеклу.

Обе модели имеют ряд комплектаций с соответствующими дополнениями. Комплектация Premium в WRX, например, предполагает наличие 8-позиционного электропривода регулировки сидений Recaro, эта же опция присутствует в STI Limited.

Думая о комфорте, инженеры не забыли и о безопасности. Специалисты Subaru усилили конструкцию WRX и WRX STI на случай лобового столкновения. Они также дополнили функционал Driver Assist Technology светодиодными индикаторами, отображающими некоторые данные и оповещения на лобовом стекле, позволяя водителю видеть их, не отвлекаясь от дороги. А расширенные возможности системы Hill Start Assist позволяют удерживать автомобиль в различных дорожных ситуациях, а не только на подъеме или спуске. Например, система может самостоятельно удерживать машину на светофоре, а затем плавно перейти к ускорению.

Как ожидается, обновленные модели ретейлеры получают уже весной этого года.



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование для автомоек

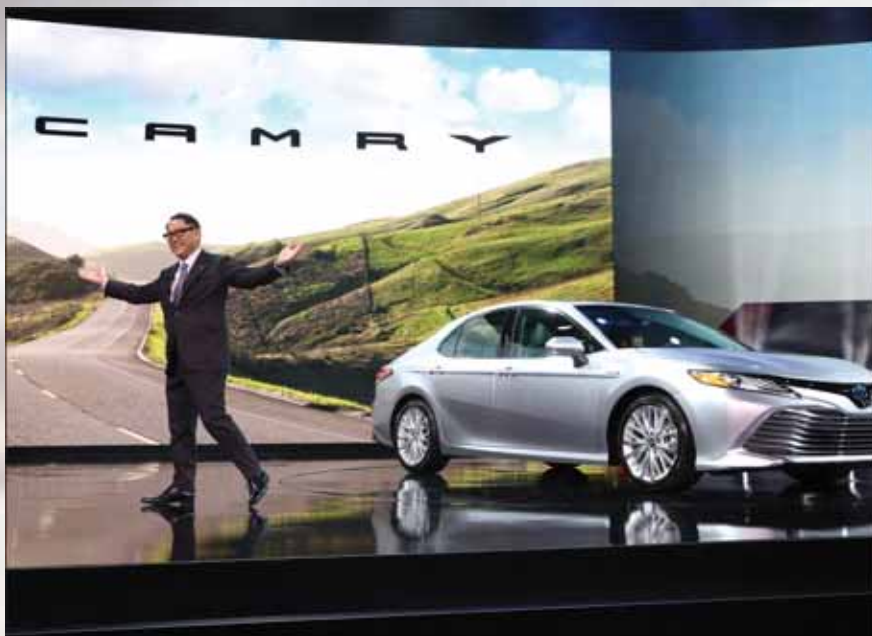
Моющие средства для мойки кузова и салона

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

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

Самая продаваемая за последние 15 лет модель обрела глобальную архитектуру – TNGA (Toyota New Global Architecture), в которой инженеры постарались сохранить все традиционные ценности Toyota, прежде всего качество сборки и безопасность. Эта платформа позволяет проектировать, модифицировать и строить новые модели автомобилей на единой основе. Вместе с тем проектировщики задумали несколько оживить характер Camry, обновив двигатели, трансмиссию и платформу. Однако обо всем по порядку...

Прежде всего разработчикам модели ее облик виделся как практичный, но вызывающий эмоции и намекающий на спортивные возможности, которых у этого сугубо утилитарного гражданского автомобиля, конечно же, нет. В нашей



Восьмое поколение среднеразмерного седана Toyota Camry 2018 модельного года, адресованное потенциальному американскому покупателю, было представлено в Детройте на Международном североамериканском автошоу в двух вариантах – гибридном и классическом, с бензиновыми двигателями.

TOYOTA CAMRY И В ПИР, И В МИР, И В ДОБ

стране, где Toyota Camry очень популярна, ее любят как раз за простоту, надежность и неприхотливость. Тем не менее разработчики постарались воплотить задуманное, спроектировав автомобиль с широкой колесной базой и низким центром тяжести. На дюйм снизилась граница остекления салона, что позволило визуально сделать машину еще ниже, а ее кузов – более аэродинамичным. Скульптура передних и задних крыльев стала выглядеть отчетливее и массивнее. Фон фирменной эмблемы на гибридной модели, дабы придать ей отличительный признак, дизайнеры подсветили синим цветом.

В ходе шоу были выставлены два автомобиля, представивших наивысшие из четырех уже привычных классов – LE, XLE, SE и XSE. Поэтому зрители



РЫЕ ЛЮДИ!



увидели на новинках так много деталей, характерных для культуры тюнинга — рассекатели воздушных потоков на бамперах, диффузоры позади задних колес, тонкий задний спойлер, 19-дюймовые литые диски и, конечно, сдвоенный выхлоп. Представители Toyota не скрывают, что стилистика начального уровня LE будет заметно отличаться от варианта XLE. В базовой комплектации, конечно, все будет

гораздо проще. Вместе с тем давайте не будем забывать, что официальные дилеры всегда охотнее продают автомобили высшей, наиболее дорогой комплектации, а это значит, что в скором времени мы увидим на отечественных магистралях именно то, что было показано в Детройте, с поправкой на европейский рынок.

Обновляя интерьер, дизайнеры разумно воздержались от проявлений

псевдоспортивной стилистики, хотя без неожиданностей и здесь не обошлось. Разработчики решили сломать симметрию, прочертив линию, восходящую от центрального тоннеля к приборной панели, рассекающую пространства водителя и переднего пассажира и образуя по центру замысловатое пространство, в котором заподлицо располагается панель управления



TOYOTA CAMRY

мультиинформационной системы с 10-дюймовым цветным дисплеем. Цветовое оформление салона не пугает пестротой и выдержано в единой палитре тонов и оттенков. Эргономика передних и задних кресел переработана, и, по утверждению представителей Toyota, сзади в новой «Камри» стало еще просторнее. Увеличен и диапазон регулировок положения рулевой колонки. В общем и целом тут все по-тойотовски: хорошо продумано, эргономично, удобно.

Электронными новомодными гаджетами автомобиль тоже не обделили. Теперь покупателям доступна новая мультимедийная система Toyota Entune 3.0, которая включает навигацию GPS Scout Link с картами Moving Maps, облачный сервис App Suite и Wi-Fi-соединение с подключением к 4G до пяти мобильных устройств. Система также обеспечивает дистанционный запуск двигателя, блокировку дверей,



уведомления о состоянии автомобиля и его поиск. За дополнительные деньги в автомобиле будет звучать аудиосистема JBL с 10, 1-дюймовым сабвуфером и девятью динамиками.

Новинке адресованы три новых силовых агрегата – 3,5-литровый V6, 2,5-литровый 4-цилиндровый бензиновый двигатель и гибридная система THS II. Четырехцилиндровый мотор будет работать в паре с новой



коробкой передач Direct-Shift, исключая потерю мощности, которые бывают при взаимодействии с гидротрансформатором. В гибридной версии «Камри» комплектуется бесступенчатым вариатором, имитирующим работу 6-скоростной трансмиссии со спортивным режимом переключения передач.

В автомобиле применена новая система подвески на двойных поперечных

рычагах сзади и новая четырехточечная система крепления двигателя, позволяющая снизить нежелательный шум, вибрации и ударное воздействие на силовую агрегат. Из значимых изменений также можно отметить увеличение ширины колесной базы на 5 см и снижение центра тяжести.

Улучшили разработчики и безопасность автомобиля. Вне зависимости от комплектации новинка имеет 10 подушек,

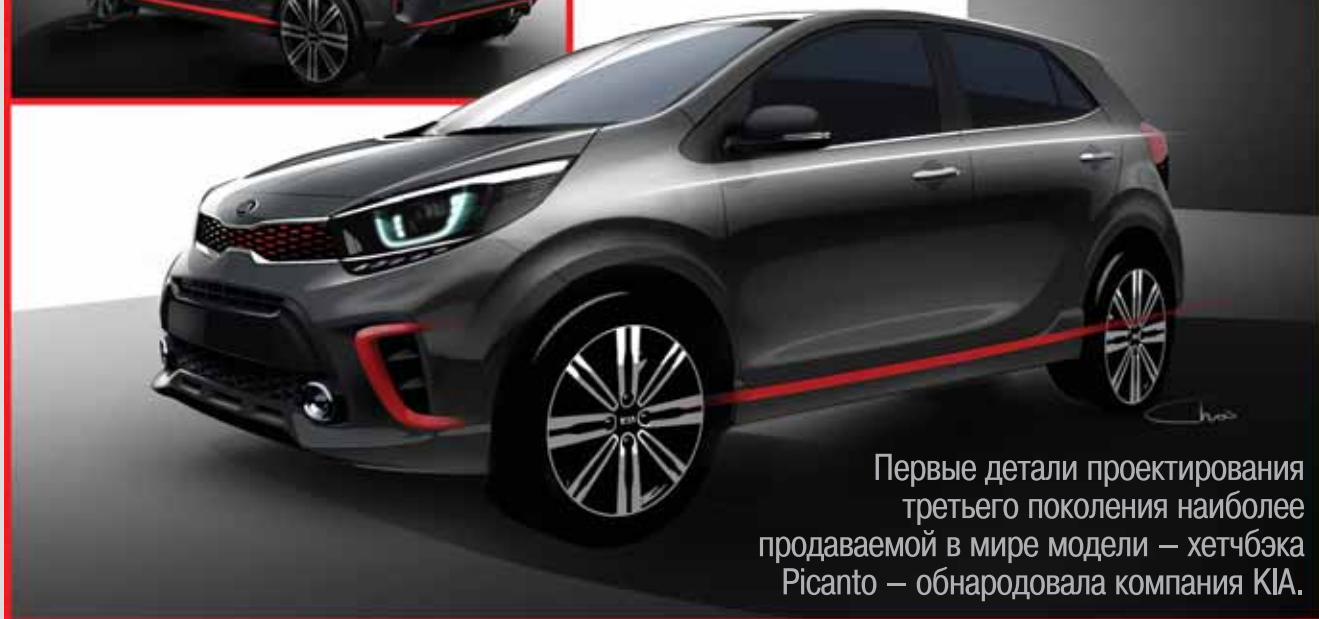
TOYOTA CAMRY



электронный контроль тяги и распределения тормозного усилия, усилитель экстренного торможения. Кроме этого в «базе» доступна система обнаружения пешеходов и система предотвращения столкновения, динамический радар круиз-контроля и система обнаружения препятствий при движении задним ходом. Пассивная безопасность так же улучшилась за счет использования высокопрочной стали с новой технологией формования.

Итак, как сказали бы физики, что же мы имеем в сухом остатке? В нем смутное ощущение, что Toyota примеряет на Camry спортивный костюм. Но это выглядит как минимум странно, если иметь в виду сугубо гражданскую «родословную» модели, которая к состязаниям никогда никакого отношения не имела. Да и собирательный образ поклонника этой модели скорее напоминает заурядного обывателя, который на единственном автомобиле отправляется и в пир, и в мир, и в добрые люди. Насколько новый образ Camry ляжет на душу покупателям, покажут продажи. Как ожидается, к дилерам автомобили поступят в конце лета 2017 года. ■

ПИКАНТНОСТИ ОТ KIA



Первые детали проектирования третьего поколения наиболее продаваемой в мире модели – хетчбэка Picanto – обнародовала компания KIA.

Как видно на тизер-изображении, при сохранении характерных для модели компактных размеров дизайнеры, усилив рельеф кузова, сузив радиаторную решетку и удлинив капот, увеличив сдвоенные патрубки выхлопной системы, придали экстерьеру автомобиля больше динамичности. Салон «Киа Пиканто» тоже стал более выразительным – с обилием ярких вставок на передней панели, большим мультимедийным дисплеем и новым мультифункциональным рулем.

Разработчики также обещают, что цветовая палитра модели порадует потенциальных приобретателей оригинальностью и яркостью расцветок, как и большой потенциал для персонализации внутри и снаружи.

На рисунке представлена «заряженная» версия Kia Picanto GT, которую помимо всего прочего отличает аэродинамический обвес и спойлер на крыше. Эта модификация, скорее всего, получит литровый 120-сильный турбомотор, стандартные будут иметь

под капотом атмосферные бензиновые двигатели объемом 1,0 л (69 л. с.) и 1,2 л (85 л. с.).

Представитель третьего поколения имеет внешнее сходство с Kia Rio 2017, платформа у этих автомобилей также будет общей, поэтому новый хетч немного подрастет в размерах. Что касается дверей, то пока подтверждена только пятидверная модификация. А полноценная премьера Kia Picanto 2017 состоится в марте на женевском автошоу. ■



ЖЕЕР СОМ



НОВЫЙ КОМПАС ДЛЯ ПУТЕ

Как можно заметить, Compass второго поколения внешне напоминает Jeep Grand Cherokee или Jeep Renegade, с которыми его роднит общая платформа. Детали кузова имеют узнаваемые «фамильные» черты — это и фальшрадиаторная решетка, и массивные брутальные пропорции. Вместе с тем широкая архитектура подчеркнута внушительным воздухозаборником в не крупном переднем бампере, круговым пластиковым обвесом, увеличенными колесными арками и дорожным просветом. Компактные фары головного света дополнены светодиодными дневными ходовыми огнями.

Разработчики усилили систему демпфирования на передних и тыльных стойках, сделали точнее электроусилитель руля. Они спроектировали как единое целое

Недавно блиставшая на международной премьере обновленная версия компактного внедорожника Jeep Compass пришла на смену двум моделям бренда — Patriot и Compass первого поколения.

Новинка, дополненная передовыми экономичными силовыми агрегатами, улучшенными динамическими характеристиками, инновационными системами безопасности и доработанным дизайном будет выпускаться в Бразилии, Китае, Мексике и Индии. Автомобиль предназначен к продаже более чем в ста странах мира.

верхнюю часть кузова и рамы для придания конструкции жесткости и для более эффективного распределения веса. В реализации данной задачи инженеры использовали высокопрочную сталь и конструкционные клеи.

Обновленная версия внедорожника имеет длину 4,410 м, ширину — 1,820 м, высоту — 1,640 м, колесную базу — 2,630 м. Максимальный дорожный просвет равен 20 см, а колесные диски

могут быть размером 17–18 дюймов. Автомобиль готов к преодолению полуметрового брода и к буксированию груза весом в тонну.

Новый Compass будет доступен в четырех вариантах оснащения: Sport, Latitude, Limited и Trailhawk. Для первых трех модификаций предлагается передний либо полный привод, версия Trailhawk — полноприводная.

Модель отличается богатой

PASS



ШЕСТВИЙ



вариабельностью двигателей, которых будет предложено пять – три бензиновых и два дизельных на базе 2,4-литрового 16-клапанного мотора Tigershark мощностью 180 л. с.

Трансмиссия автомобиля может быть как шестиступенчатой механической (модели 4x2 и 4x4), так и шестиступенчатой роботизированной с двойным сцеплением и коробкой передач Aisin для моделей 4x2. Полноприводный вариант будет выпускаться также с девятиступенчатым автоматом, который позволяет оптимизировать мощность двигателя для агрессивных стартов и для плавной, эффективной доставки энергии на высоких скоростях.

Автомобиль наделен двумя новейшими интеллектуальными системами 4x4, каждая из которых может отправить 100% крутящего момента на



любое из колес, имеющее наилучшее сцепление с дорогой, — активным полным приводом и Jeep Active Drive Low, позволяющей уверенно двигаться на низких оборотах. Причем пониженная передача мгновенно включается автоматически, если не хватает тяги.

На переднем или полном приводе в любых погодных условиях можно будет передвигаться в пяти режимах: «авто», «грязь», «песок», «снег» плюс в эксклюзивном режиме «госк» на модели Trailhawk, в которой для наиболее полной реализации внедорожных возможностей предусмотрен контроль выбора передач

на спуске и подъеме.

Пятиместный салон нового «Компаса» выполнен в двухцветном сочетании, в неброских практичных тонах с применением в отделке качественных материалов. Приборная панель — аналоговая, с полноцветным дисплеем бортового компьютера. Его диагональ в зависимости от комплектации может быть 3,5 или 7 дюймов. Автомобиль оборудован мультимедийной системой с высоким качеством звучания, с 500-ваттным усилителем и множеством современных опций — от навигации до синхронизации со смартфоном и

камерой заднего вида.

Автомобиль имеет интеллектуальный круиз-контроль, функцию контроля мертвых зон, предупреждение об угрозе лобового столкновения, систему контроля рядности движения, датчики парковки, дождя и света, а также семь подушек безопасности. В богатых комплектациях предлагается панорамная крыша с люком, управляемым электроприводом, и еще немало дополнительных опций.

Как ожидается, продажи новой версии Jeep Compass начнутся на американском рынке весной 2017 года.





Бывает так, что от всей долгой и плодотворной деятельности человека в народной памяти остается только один, и не обязательно главный, эпизод. Конечно, это лучше, чем ничего, но все равно немного обидно. Особенно если это достижение человеку приписано по ошибке. Вот так едва ли не каждый автолюбитель знает про «изгиб Хофмайстера» на задней стойке крыши BMW, а кто такой этот Хофмайстер, сделал ли он еще хоть что-то полезное для баварской компании, не знает почти никто. Сегодня мы закроем этот пробел.

ВИЛЬГЕЛЬМ ХОФМАЙСТЕР: ЧЕЛОВЕК-ИЗГИБ

Вильгельм Хофмайстер родился 19 мая 1912 года в Штаттхагене, одном из «райцентров» земли Нижняя Саксония. Школа, потом ремесленное училище — все как у тысяч сверстников. В 29-м юный Хофмайстер поступил на работу в местную кузовную мастерскую. И здесь пока ничего необычного — в те времена господства рамных шасси подобные предприятия водились, наверное, в каждом городе. Нетипичным стало то, что Хофмайстер решил не просто делать автомобильные кузова, а разрабатывать их.

В 1938–1939 годах он прошел обучение в Высшей школе

автомобилестроения в Гамбурге. По ее окончании Вильгельм Хофмайстер получил место инженера-техника в компании BMW. Завидовать особенно было нечему. Во-первых, фирма BMW была тогда еще далеко не самым авторитетным автопроизводителем Германии, а во-вторых, приняли Хофмайстера на второстепенную фабрику в Айзенахе. Через год с небольшим хорошо показавшего себя Вильгельма Хофмайстера перевели в конструкторы, и в этом качестве он проработал вплоть до конца Второй мировой войны.

Пока немецкая промышленность лежала в руинах, Вильгельм Хофмайстер



Kaiser Deluxe 1951 г. в.

BMW 1500 (E115) 1961 г. в.



BMW 700 LS 1962 г. в.



BMW 2000 CS (E120) 1965 г. в.



занимался проектированием каркасно-сборных домов. Продолжался этот этап его жизни около трех лет, и вот в феврале 1949 года дирекция BMW вспомнила о нем и пригласила во вновь созданный отдел кузовного проектирования. Поскольку завод в Айзенахе попал в советскую зону оккупации, Хофмайстер переехал в Мюнхен.

В те годы в европейских фирмах-автопроизводителях созданием кузовов занимались не художники и стилисты, а инженеры-конструкторы. Конечно, если они умели не только чертить, но еще и рисовать. А если нет, то приходилось обращаться в специализированные

независимые ателье или даже к отдельным частным мастерам. Так поступала и компания BMW. Но по мере роста числа заказов частникам становилось все сложнее придавать индивидуальность каждой машине, выходящей из-под их пера. Особенно грешила в конце 50-х «Пининфарина», чьи работы для двух разных заказчиков иногда отличались совсем уж малозначительными деталями. Уважающие себя марки стали задумываться о создании собственных бюро дизайна, и BMW, хоть и пребывала в довольно тяжелом положении, была в их числе.

28 ноября 1955 года Вильгельм Хофмайстер принял на себя всю полноту ответственности за кузова BMW, и уже 1 декабря создал новый отдел, окончательно обособляя дизайнеров от технологов. Только вот высококлассных дизайнеров в ФРГ можно было пересчитать по пальцам одной руки, поэтому BMW продолжила опираться на сторонних консультантов.

Первое время работали с Джованни Микелотти. Итальянец посодействовал Хофмайстеру и подчиненным в создании компактной заднемоторной модели 700, которая помогла марке удержаться на плаву в годы реорганизации, затяжной семьей Квандт. Машина дебютировала летом 1959 года и имела успех. Тем не менее в новую концепцию Квандтов она не вписывалась: слишком уж мала и непритязательна.

В 1961-м баварцы показали миру сразу две новинки. Первая – туристическое купе 3200 CS с дизайном ателье Бертоне. Легкий силуэт, ажурные стойки крыши и панорамные стекла. А для придания большей жесткости внизу задней стойки на стороне внутреннего окна был сделан отчетливый изгиб, утолщавший основание стойки. Что любопытно, схожий элемент был и у второго дебютанта – седана BMW 1500. Его кузов снова рисовали при участии Микелотти, и форма изгиба несколько отличалась. Пришел ли каждый из пары маститых итальянцев к этому решению сам или же единство стиля появилось благодаря Хофмайстеру, искавшему для марки новые легко воспроизводимые фирменные черты, точного ответа нет. Однако название «изгиб Хофмайстера» прочно закрепилось за данным элементом. К слову, первое его использование имело место в Америке на «Кайзерах» 1951 модельного года (автор – Говард Даррин), и компетентные стилисты не могли об этом не знать.

Ограниченность Хофмайстера как

BMW 1600-2 (E10) 1966 г. в.



дизайнера проявилась в последующих моделях. Будучи стратегом, умеющим оценить дальнюю перспективу Вильгельм Хофмайстер понимал, что недавно появившиеся прямоугольные фары скоро будут доминировать. Но его попытки приладить прямоугольную оптику к существующим моделям вызывают смешанную реакцию. Что купе 2000 CS (1965), созданное на основе работы Бертоне, что седан 2000 (1966) — временный флагман «нового класса», отсчитывавшего историю от модели 1500, — в обеих работах чувствуется какая-то дисгармония.

Для флагмана настоящего — шестицилиндровой модели с индексом E3 (1968) — отдел Хофмайстера также разрабатывал дизайн без посторонней помощи. И результат снова вышел неоднозначным. С одной стороны, машину отличает по-немецки дотошная проработка носовой части (отметим

первое появление сдвоенных круглых фар) и «кормы», с другой — незатейливый прямолинейный профиль седана формирует ощущение скорее не директорской солидности, а гроссбуаэрской основательности.

К чести штатных дизайнеров BMW, очередная переработка купе под агрегаты флагманского седана вышла намного удачнее: машина наконец-то получила адекватное оформление носовой части, не потеряв стремительности исходного рисунка. Это купе под индексом E9 многими до сих пор считается самой красивой машиной в истории марки.

Главную же звезду первого поколения BMW с момента перехода под контроль Квандтов — укороченную «вторую серию» (1966) снова доверили Микелотти. Двухдверная машина снискала огромную популярность по обе стороны Атлантики, особенно в двухлитровом варианте.

Для Микелотти «вторая серия» стала

последним проектом, который он выполнял для BMW. Даже если Вильгельм Хофмайстер и был посредственным художником, то администратор он отличный. К концу 60-х он решил все основные организационные вопросы и отдел дизайна был готов к самостоятельному существованию. Нужно было лишь усилить его несколькими талантами.

Сначала на должность нового директора по дизайну приняли француза Поля Брака, в период 1957–1967 годов создавшего неповторимый готически строгий стиль «Мерседеса». На новом месте его работа была не менее продуктивной: летящие силуэты BMW 70-х впечатляют до сих пор. Хофмайстер же, отойдя от работы непосредственно с кузовами, осуществлял администрирование отдела и его связей внутри компании. Последней удачей Хофмайстера оказалось решение позвать на место Брака, вернувшегося во Францию, лучшего немецкого дизайнера тех лет Клауса Люте (о нем мы рассказывали в одном из предыдущих номеров). Тем самым будущее дизайнерского отдела BMW было обеспечено надолго.

31 мая 1977 года Вильгельм Хофмайстер ушел в отставку. Вероятно, дело было не только в возрасте, но и в проблемах со здоровьем, так как уже через год бывшего главного дизайнера BMW не стало. С тех пор в баварской компании сменилось уже немало поколений стилистов, и машины выглядят совсем не так, как в 60-е, однако «изгиб Хофмайстера» неизменно украшает заднюю стойку любого закрытого кузова BMW. ■

BMW 2000 tii (E121) 1970 г. в.





РАБОТА БЕЗ КОМПРОМИССОВ

Центр существует около 15 лет, в 2006 году состоялась его полномасштабная реконструкция, когда был пристроен кузовной цех, основательно перестроены механический цех и участок приемки автомобилей, а также шоу-рум, в которой помещается практически весь модельный ряд реализующихся в Казахстане автомобилей «Субару».

Корр.: Сергей, давайте напомним нашим читателям о том, в чем состоят

Продолжая цикл материалов, раскрывающих секрет успеха финалистов ежегодного республиканского конкурса «Лучший автосервис», мы представляем вашему вниманию краткое интервью с техническим директором центра Subaru motor Almaty Сергеем Рагозиным.

преимущества обслуживания в технических центрах официальных дилеров.

— Важные преимущества

официальных дилеров заключаются в наличии специального оборудования и инструментов, в скрупулезном исполнении требований к организации рабочих мест по международным стандартам. Разумеется, такие стандарты касаются и самого процесса обслуживания автомобилей. Специалисты, которые не могут или не хотят работать в таких условиях, у нас не задерживаются.

Трудиться в Subaru motor Almaty не просто, но мастерам-приемщикам, механикам и слесарям тут легче в том отношении, что они процентов на 80 имеют дело с одной маркой автомобилей, специалисты хорошо знакомы с их техническими и конструкционными особенностями.

В сервисной зоне основной упор сделан на слесарный и кузовной цеха — первый приносит примерно 45%



прибыли, второй – около 55%. Причем кузовной цех работает у нас со всеми марками автомобилей, ведь в нынешние непростые времена не до выбора, отказываться от заработка нельзя. В частности мы очень плотно работаем с кузовами Toyota.

Корр.: У центра есть собственный склад запчастей?

– Да, склад у нас довольно большой, он расположен в двух этажах, оборудован лифтом.

Корр.: Откуда поступают запчасти и расходные материалы?

– Мы получаем их исключительно из Японии. Жесткое требование импортера – обслуживать гарантийные автомобили только оригинальными деталями и материалами.

Корр.: Если на складе нет нужной детали, то какое время занимает доставка?

– По-разному, от двух недель до двух месяцев.

Корр.: Как проходит профессиональное обучение механиков и актуализация знаний?

– Механики проходят регулярную сертификацию с присвоением от 2-го до 6-го разряда. Часто молодые специалисты приходят к нам на практику и затем остаются работать. Несколько таких сотрудников сейчас уже имеют 6-й разряд, это наши ведущие специалисты, ремонтирующие коробки передач, двигатели. Есть такие мастера, работающие со дня открытия центра, уже почти 15 лет, и в кузовном цехе. Средний возраст мастеров кузовного цеха – от 35 и выше, то есть это зрелые профессионалы.

Корр.: Сколько человек работает в центре?

– Около 40 человек.

Корр.: В чем заключается специфика обслуживания автомобилей «субару»?

– Эти автомобили специфичны сами по себе, то есть не только в обслуживании или ремонте, но и в эксплуатации. Ну и, конечно, двигатели «субару» – это не те моторы, которые каждый автолюбитель может самостоятельно разобрать-перебрать. В этом деле и специнструмент понадобится, и знания. Например, не каждый даже опытный механик справится с заменой ремня газораспределения, даже не все СТО берутся выполнить эту операцию, боясь наломать дров. Непросто выполнить капитальный ремонт оппозитного двигателя, так как нужно уметь правильно извлечь поршни, находящиеся «в лежачем положении». Распредвалы в «субару» от двух до



Сергей Рагозин – технический директор центра Subaru motor Almaty

четырёх – это тоже особенность, которую нужно учитывать.

В общем, мы имеем дело со сложно устроенной машиной, но когда работаешь много лет, то невольно проникаешься пониманием философии и технической логики тех, кто работал над созданием автомобиля. Без всякой предвзятости могу уверить, что «субару» по-прежнему надежен, несмотря на то что многие современные автопроизводители закладывают в новые модели ограниченный ресурс. Поэтому, наверное, мы наблюдаем в нашем центре своеобразную преемственность поколений, когда впервые приобретает «субару», человек меняет потом только поколения автомобиля, а не марку. Приверженцев бренда в Казахстане немало.

Корр.: А когда выходит новая модель, как вы актуализируете технические знания и приемы ее обслуживания? Насколько быстро вы можете приступить к ее ремонту?

– Дело в том, что к нам сначала

приходит информация по новой модели, а уже потом – сама машина. То есть обучение проходит заранее, на опережение, а не вдогонку. Независимые СТО в большинстве своем что-то сами добывают из интернета, где-то получают взломанные программы, что-то узнают на форумах. В любом случае информацией об автомобиле они обзаводятся через 5–6 лет после выхода новой модели с конвейера.

Столкнувшись с такой, казалось бы, несложной задачей, как установка в автомобиль сигнализации, клиент, обслуживающийся на независимой СТО, может нарваться на нештучные проблемы, так как завод-изготовитель предъявляет свои требования и установка сигнализации может повлечь серьезное перекраивание электрических схем. Сигнализация в этом случае лишь пример, во всем остальном так же.

Кстати говоря, автопроизводитель не всегда уведомляет о технических изменениях, внесенных в ту или иную





модель в ходе ее выпуска. И на нас, официальный дилерский центр, клиенту в этом плане полагаться можно, так как у нас есть прямая связь с заводом, мы получаем компетентные ответы непосредственно от производителя.

В нашей практике были прецеденты, когда мы высылали агрегаты, снятые с автомобиля в ходе ремонта, на исследование в Японию, где очень внимательно относятся к проблемам безотносительно к стране, в которой куплена и эксплуатируется машина.

У импортеров автомобилей усложняются и нарастают требования к дилерским станциям обслуживания. Вместе с тем компания Fuji Heavy Industries – импортер Subaru уделяет достаточное внимание нашему центру, у нас есть прямая связь с японским автопроизводителем, который обеспечивает нас макетами, учебными стендами, программами и наглядными материалами вплоть до новых рабочих коробок передач или двигателя, который мастера могут собирать и разбирать.

Часть наглядных пособий мы сделали самостоятельно из узлов и агрегатов, вышедших из употребления. Все это механики видят в учебном классе, используют для совершенствования навыков. На обучение в наш центр периодически приезжают специалисты из регионов. В процессе контроля усвоенных знаний

мы используем тесты, также разработанные японцами.

Очень большое значение в накоплении знаний, умений и навыков, в возможности обмена ими играет и то, что у нас стабильный коллектив, сотрудники в центре дорожат рабочим местом и не уходят от нас.

Корр.: Какие услуги предоставляет «Субару-центр»?

– Все, что касается планового гарантийного техобслуживания, постгарантийное обслуживание и ремонт, в том числе и по кузову. В цехе, который изначально строился для тяжелого кузовного ремонта, три стапеля, две покрасочные камеры, два поста по грунтовке. Это наша особенность, на большинстве СТО и грунтуют, и красят в камере. Мы умеем производить серьезный восстановительный кузовной ремонт, используем лакокрасочные материалы только известных фирм-производителей, поэтому наши клиенты получают от нас автомобили, внешность которых почти не отличается от той, которую им придают на заводе.

В обслуживании мы используем гибкую систему скидок, идем навстречу клиенту, до некоторых пределов разумеется. То есть когда клиент не желает менять деталь, а хочет ее восстановить, мы можем с этим согласиться только в том случае, если

сумеет выполнить восстановление без компромиссов по безопасности, качеству и внешнему виду. Мы не хотим потерять лицо в погоне за быстрыми деньгами. Реноме, которое зарабатывали и поддерживали долгие годы, мы рушить не будем.

Корр.: Многие фанаты «субару» прикладывают к нему руку – стараются сделать свой автомобиль оригинальным, заметным. Беретесь ли вы за тюнинг?

– Нет, мы занимаемся только работами по нормам завода-изготовителя, а он, как известно, не одобряет какого-либо вмешательства в свой продукт и снимает гарантии с тех частей автомобиля, которые тюнингуются. В Алматы есть специалисты, которые серьезно квалифицированно занимаются тюнингом на достойном техническом уровне, но настоящий тюнинг – недешевое удовольствие. А говорить о тех ребятах, которые ставят на автомобиль огромные шумные китайские глушители и не дают покоя горожанам, по-моему, не имеет смысла. Я категорический противник такого «тюнинга» и не могу даже представить, что он был бы связан с добрым именем нашего центра.

Корр.: Случается, что к вам возвращаются с рекламациями?

– Конечно, и такое бывает. Невозможно что-то делать, совсем не



допуская ошибок. Да и клиенты встречаются непростые. Большую часть из них мы знаем не первый год и сталкиваемся с разными людьми. В том числе и с теми, которые непременно ищут какой-либо изъян, чтобы вынудить нас пойти на уступки в цене, взять на себя дополнительную работу или обязательство. Бывает и неграмотная эксплуатация... Но наша задача неизменна – обеспечить людям удовольствие не только от владения автомобилем, но и от сервиса.

Корр.: Какие тренды просматриваются сейчас в развитии автосервиса?

– Они напрямую связаны с техническим усложнением автомобиля. Поэтому мы рассматриваем возможность приобретения передового оборудования, без которого невозможно работать с новыми моделями. Меняются, например, марки стали, появляются новые материалы и технологии. Хотя вынужден заметить, что Subaru – в хорошем смысле консервативная марка, которая не любит стремительных кардинальных изменений. Многие годы Subaru остается с полным приводом, оппозитными двигателями, да и сравнительно недавно появившийся бесступенчатый автомат является хорошо проверенным. Та же история с

кузовом – фейслифтинг производится, но конструктивно кузов меняется не сильно.

Скоро мы приобретем сварочное оборудование, работающее по заводским стандартам, – контактную сварку. Качество ремонта в этом случае будет на 99% соответствовать заводскому. Думаю, никто даже не сможет определить, менялась ли та или иная деталь кузова.

Так что основная тенденция – в обновлении, хотя наш центр с самого начала комплектовался очень надежным

оборудованием. Часть его до сих пор работает, за 15 лет не претерпев какого-то серьезного ремонта и видимых повреждений. Само собой, что такая долговечность обусловлена и своевременным регламентным обслуживанием.

Корр.: Стоило бы и автолюбителям не забывать о профилактике...

– Совершенно верно! Это для нас большая тема. Кто-то заботится об автомобиле, невзирая на толщину кошелька или отсутствие времени. Но есть и такие, кто пытается экономить





на всем – на соблюдении регламентных сроков, материалах и запчастях. Только получается в итоге самообман, потому что технику невозможно обвести вокруг пальца. Она при небрежном отношении все равно ломается, и тогда уже приходится раскошелиться серьезно, потому что в автомобиле все взаимосвязано: если один узел работает нештатно, то и взаимодействующие с ним начинают испытывать повышенные нагрузки, срабатывает принцип домино, когда одна шашечка последовательно роняет все остальные.

Корр.: Бывает, что вы ремонтируете

машину после того, как в нее залез сам владелец?

– Да, бывает и такое, и случаи, когда на СТО пытаются «голыми руками» справиться со сложным электрооборудованием. Ставят, например, поддельные предохранители, что приводит к сгоранию всей проводки. Потом чьи-то ошибки приходится исправлять нашему электрику Сергею Горовенко, мастеру с 20-летним стажем, который работает в центре со дня его открытия. По кузову тоже иногда мы видим такую работу, что становится жалко автомобиль.

Корр.: Как проходит процесс приемки автомобиля в «Субару-центре»?

– Клиент, если он обращается к нам впервые, записывается на сервис по телефону или онлайн. Автовладелец приезжает, мы выслушиваем его замечания по автомобилю, если таковые имеются. Затем заказываются детали со склада, и автомобиль поступает в ремонтную зону. После ремонта машина обследуется, и мастером цеха ставится печать контроля качества. Затем транспортное средство передается владельцу. Все переговоры с автовладельцем – прерогатива мастера-приемщика. В сервисную зону, как правило, мы клиентов не допускаем, но и категорического запрета на присутствие его там нет.

Тем, кто уже обслуживался у нас, мы по поводу регламентного обслуживания звоним сами, пользуясь клиентской базой, в которой отражена вся «история» автомобиля. Приходилось нам сталкиваться с такой ситуацией, когда человек приобрел новый автомобиль, но ездил на нем мало. Приходит срок его гарантийного обслуживания – он предусматривается или раз в год, или по пробегу в 15 000 км. Автовладелец ориентируется по самой отдаленной отметке – бывало, через два года к нам с таким пробегом приезжали. А это уже нарушение, потому что как минимум раз в год нужно заехать





на сервис. Поэтому звоним и напоминаем, что, несмотря на километраж, нужно приехать на обслуживание.

Корр.: Квалификация мастера, который работает с тем или иным автомобилем, конечно, связана с глубиной проблем?

– Да, наиболее сложными случаями занимаются механики 6-го разряда. Если это регламентные работы, с ними справится и механик 4-го разряда.

Корр.: Как вы решаете такие тонкие моменты, когда механик, занимаясь решением одной проблемы, обнаруживает еще несколько?

– Когда хозяин машины присутствует при диагностировании, мы показываем проблемные зоны и разъясняем необходимость устранения неполадок. Если владельца автомобиля в такой момент нет в сервисной зоне, мы ставим его в известность об обнаружении дополнительных проблем по телефону и согласовываем возможность их устранения. Заводские требования Subaru предусматривают при каждом техническом обслуживании детальный осмотр машины на предмет повреждений, поэтому мы, как и положено, составляем дефектовочный лист и предупреждаем автовладельцев о необходимом вмешательстве во избежание рискованных ситуаций на дороге

или последующего еще более затратного ремонта. В случае отказа от рекомендованного ремонта свое решение хозяин автомобиля заверяет подписью.

Корр.: А что такое оригинальная деталь, если иметь в виду, что предприятия Fuji Heavy Industries сами деталей не производят?

– Для нас это то, что приходит непосредственно с завода. Конечно, там все детали самостоятельно не производят, но отличие дилерского центра состоит в том, что мы получаем запчасти в заводской упаковке, с заводским стандартом качества Subaru, а производитель детали может быть любой. Мы о производителе можем даже и не знать, так как прерогатива выбирать поставщика – за заводом.

В нашем центре мы стараемся работать исключительно с оригинальными комплектующими. Знаем и видели много кузовных деталей различных производителей, но в 90% случаев работать с ними мы не беремся, так как предоставить гарантию качества просто не сможем. Да к тому же их неизбежно пришлось бы подгонять, а это опять же потеря качества и времени. То же самое касается и расходных материалов, масел, например, фильтров. Мы, конечно, держим дополнительную линейку продуктов, из

которых клиент, не желающий заливать оригинальное масло, может выбрать, но в любом случае решение будет за владельцем автомобиля.

Корр.: Те детали, которые вы используете в работе, невозможно купить на рынке?

– Как официальный дилер мы поставляем запчасти и на рынок, магазины закупают их у нас, поэтому те же детали и материалы на рынке встретить можно.

Корр.: Как в двух словах вы определили бы секрет успеха «Субару-центра»?

– Во-первых, он в открытости и дружелюбности к клиенту. Второе – прозрачность ценообразования и документооборота. А третье – зрелый, стабильный, профессиональный коллектив центра. Я бы еще не упускал из виду высокие требования японского офиса Subaru и наше современное оборудование.

Корр.: И в заключение нашей беседы несколько слов для ваших состоявшихся и потенциальных клиентов...

– Хочется пожелать всем автолюбителям внимательнее относиться к соблюдению требований завода-изготовителя, все делать вовремя, не экономить на техническом обслуживании. ■



ФИНИШ – ТОЖЕ УСПЕХ

Команда Astana Motorsports, представляющая Президентский клуб «Астана», завершила выступление в экстремальном ралли «Дакар», заняв 26-е место на грузовике MAN TGS (T4) со стартовым номером 512 и 28-ю строчку в абсолютном зачете на Toyota Land Cruiser 200 (T2) под стартовым номером 333. В зачете автомобилей, мало отличающихся от серийных моделей, казахстанский экипаж на внедорожнике Toyota занял 3-е место.

Двухнедельное состязание провело спортсменов, выступавших в этом году в пяти группах – грузовики, мотоциклы, двухместные мототехники (впервые в этом году), квадроциклы и легковые, по самым экстремальным маршрутам Парагвая, Аргентины и Боливии. Общая протяженность марафона составила около 9000 километров.

Экипаж автомобиля Toyota Land Cruiser 200 состоял из пилота Дениса Березовского и штурмана Алексея Никижева. Грузовой экипаж выступал под управлением Артура Ардавичуса со штурманом Сержем Бринкенсом и

механиком Майклом Хьюсманом. Оба экипажа блестяще выполнили основную задачу – пройти всю гонку и закончить ее в полном составе.

В этом году марафон стал чрезвычайно непростым испытанием из-за погодных условий, которые опрокинули лидеров на самое дно турнирной таблицы. Дожди, сели и оползни «смыли» логику соревнований, сильно затруднили координацию действий спортсменов и сопровождающих служб.

Некоторые недоразумения возникли еще на этапе технического контроля

перед стартом, когда экипажу Артура Ардавичуса пришлось демонтировать в кабине модуль Bluetooth, чтобы устранить всякую возможность помощи извне. Дениса Березовского удивило, что технические офицеры вдруг попросили предоставить омологационный паспорт на каркас безопасности и топливный бак автомобиля, чего никогда ранее не требовалось. А штурмана легкового экипажа Алексея Никижева впечатлило появление на маршруте «скрытых точек», которые не были отмечены ни на карте, ни в рудбуке, но которые непременно

ДАКАР-2017



Photo: DPPI/F.Le Floc'h



Photo: DPPI/ F.Flamand



Photo: ASO/A.Vialatte

нужно было «взять», иначе — пенализация.

Еще одним нововведением, изумившим большинство спортсменов, стало правило, предусматривавшее 12 часов пенализации за обход небывало сложного горного участка на отрезке Сан-Сальвадор-де-Жужуй — Туписа, где организаторы разместили до 7 контрольных точек. На высоте, в условиях разряженной атмосферы, гонщики были сильно обеспокоены тяговыми возможностями двигателей, а тут еще такой «подарок» от организаторов марафона!

Практически сразу после старта в столице Парагвая Асунсьоне гонка переместилась в Аргентину. Первый этап, включавший 454 км, в том числе и 39 км спецучастка (СУ), изобилвал узкими пролетами и коридорами, в которые грузовикам приходилось «втираться» вплотную, обгонов здесь

практически не было. Кроме того, было скользко и ухабисто, встречались каменистые участки.

Второй этап легковым и грузовым автомобилям предстояло пройти, разделившись, различными маршрутами: первым — по 803 км с 275 км СУ, вторым — по 812 км с 284 км СУ. Особенность этой части маршрута была в наличии очень пыльных отрезков, чередующихся с «грязевыми ваннами». Такие условия создали реальную угрозу для двигателей, с охлаждением которых забитые грязью радиаторы не справлялись. Большинству участников гонки пришлось останавливаться и остывать. Кроме того, от машины к машине вязкие ямы становились все глубже, но с грязевыми бродами грузовики справлялись лучше. На двух начальных этапах караван сопровождала духота и жара до 45-50 градусов по Цельсию.

Третий этап состоял из дистанции в 780 км с включением 364 км по спецучастку на маршруте Сан-Мигель-де-Тукуман — Сан-Сальвадор-де-Жужуй (Аргентина) для легковых и 757 км, включая 199 км скоростного спецучастка, — для грузовиков. Высота здесь достигала 4000 метров над уровнем моря, а временами гонщики сталкивались с преодолением участков с мелким зыбким песком, камнями, валунами и бродами.

Именно на этом этапе возник сбой электроники в Toyota Land Cruiser 200 казахстанской команды, и завести машину удалось только благодаря помощи проезжавшего мимо экипажа. Грузовик «Астаны» этап преодолел на не очень высокой скорости, сетуя на неправильную настройку подвески и порвав боковину шины о дерево. Запаску в песчаной пыли меняли минут двадцать.

5 января команды вышли на



Photo: DPPI/F. Le Floc'h

преодоление четвертого этапа ралли-марафона. Предстояло преодолеть 521 км, включая 416 км спецучастка на маршруте из Сан-Сальвадор-де-Жужуй (Аргентина) в Тупису (Боливия). Этап был непростым для штурманов, так как направления движения часто менялись. Впрочем, нелегко было всем, ведь маршрут пролегал на высотах до 3500 метров, и многим не удалось избежать кислородного голодания. От гипоксии мучились и спортсмены, и механики, и повара...

А на высоте около 4000 метров отказала турбина казахстанского MAN, и грузовик встал на подъеме. Пришлось

идти в обход. В результате экипаж заработал 11 часов штрафного времени и оказался на 37-м месте в турнирной таблице.

Тем временем в дюнах шла битва казахстанских гонщиков с Кристианом Лавиелем из заводской команды Toyota Autobody. Наши обогнали его, когда Кристиан прочно засел в мягком песке. Затем казахстанский Land Cruiser уступил лидерство Акире Миуре.

По плану дистанция пятого этапа составляла чуть менее 700 км с включением почти 450 км СУ из Туписа в Оруро, высоты колебались до отметки в 4500 метров над уровнем моря. Однако

погодные условия внесли в замыслы организаторов свои коррективы, и этап пришлось сократить из-за проливных дождей. Сильно похолодало. В лагере участникам марафона приходилось передвигаться по колено в жидком грязевом месиве при температуре около нуля. Этап стал непростым не только благодаря погоде — многие гонщики заблудились в поиске скрытой контрольной точки.

Шестой этап организаторы решили отменить, так как его маршрут ливни превратили в сплошное непроходимое грязевое месиво. Поэтому караван дакарцев отправился в столицу Боливии город Ла-Пас по лиазону. В столице спортсменов встретил президент Боливии Эво Моралес, особенно тепло принявший казахстанских участников, с которыми уже был знаком лично.

К моменту появления в столице караван ралли-марафона сильно поредел. На опасных участках сошло с трассы около трети машин, многие спортсмены оказались на больничных койках. Вообще-то, на время соревнований в Боливии ожидалась чрезвычайно сухая, жаркая погода, гонщики готовились к борьбе со зноом, но неожиданно столкнулись с проливными дождями, ночными заморозками и селевыми потоками. Эта ситуация сопровождалась спорами и



Photo: DPPI/F. Le Floc'h

криками в палатке организаторов гонки, которым, с одной стороны, не хотелось прерывать состязание, а с другой – нельзя было подвергать спортсменов неоправданно высокому риску. Время поразмыслить и принять решение пришло на следующий день, 8 января, когда на «Дакаре» был день отдыха и команды смогли немного перевести дыхание в бивуаке на территории столичной военной академии.

Казахстанская команда в день отдыха порадовала участников гонки традиционным бешбармаком с шымкентским казы, который удалось привезти с собой в Боливию. Баранину и овощи купили на месте, роль сочной исполнило листовое тесто для лазаньи. Гости, в числе которых была и съемочная группа France TV, полакомились на славу и приступили к подготовке к седьмому этапу марафона по маршруту Ла-Пас – Уюни (Боливия). Предстояло преодолеть 644 км лиазона и 160 км спецучастка. Интригой данного этапа было «отключение» от команд технической поддержки, ехать нужно было быстро, но аккуратно, чтобы не получить повреждений. А еще на пути гонщиков был крупнейший в мире солончак и затажные песчаные дистанции на спецучастке.

Восьмой этап пролегал из Уюни (Боливия) в Сальту (Аргентина). Его протяженность составляла почти 900 км, из которых 492 км являлись спецучастком. Самым же драматичным моментом стал девятый этап, который пришлось отменить из-за схода оползня, смывшего дорогу и обрушившегося на аргентинское селение Волкан. По горному серпантину на высоте



Photo: DPPI/E.Vargiolu



Photo: DPPI/F.Le Floc'h

БОЛЕЕ
60000
НАИМЕНОВАНИЙ
В НАЛИЧИИ

АВТОТРЕЙД

АВТОЗАПЧАСТИ АВТОСТЕКЛА

ПРОДАЖА УСТАНОВКА

- ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
- ВЫГОДНЫЕ ЦЕНЫ
- ДЛЯ ЛЮБЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Продажа запчастей: Толе Би, 304
 ТК CAR CITY, 3 ярус, 1ряд, 21 и 22 бутик
 тел.: 8(777)341-44-44, 8(727)232-13-16

Установочные центры:
 Толе Би, 302; ул. Суяубая, 66А
 тел.: 8(727) 232-13-17, 8(777) 807-87-73

www.autosteklo.kz
www.skiad.autotrade.su

Визуал



Photo: DPPI/E.Vargiolu



Photo: DPPI/E.Vargio



Photo: DPPI/E.Vargio

4500 метров над уровнем моря неожиданное препятствие смогли обойти далеко не все автомобили участников марафона. К месту стихийного бедствия прибыла спецтехника, приступившая к расчистке завалов, а экипажи техподдержки дакарцев растянулись в многокилометровую цепочку, замершую в ожидании. На бивуаке же в Чилесито недосчитались более половины экипажей. Казахстанский грузовой экипаж сумел до него добраться, а вот Toyota Land Cruiser 200 под стартовым номером 333 не только оказался отрезанным селом, но еще и лишился технической поддержки, так как 26-тонный большегруз съехал в обрыв и перевернулся.

Десятый этап по маршруту Чилесито – Сан-Хуан (Аргентина) имел протяженность 751 км, эта дистанция включала 449 км СУ. Одиннадцатый этап гонки состоялся в аргентинской провинции Кордова, он содержал 786 км по liaisonу и 64 км по спецучастку с песчаными дюнами, в которых засело немало машин, крутыми горными серпантинами и острыми камнями. Несмотря на сложность этапа, экипаж Артура Ардавичуса не только прошел его довольно успешно, но и в пути оказал помощь команде Hino Team Sugaware, застрявшей в зыбком песке. А вот



Photo: DPPI/F.Le Floc'h

экипаж Дениса Березовского подвело сцепление, из-за чего почти весь этот этап им пришлось преодолевать на пониженной передаче.

Последний, двенадцатый этап «Дакара» предусматривал маршрут от Рио-Куарто до столицы Аргентины Буэнос-Айреса. Протяженность дистанции составляла 786 км с 64 км спецучастка. На момент старта на этом этапе впереди легкового экипажа Astana Motorsports были автомобили заводской команды Toyota, пилотируемые Кристианом Лавьеелем и Акирой Миурой.

Финиш более чем двухнедельной гонки состоялся в Буэнос-Айресе. Самыми быстрыми участниками ралли-марафона «Дакар-2017» стали спортсмены команды Peugeot – экипажи Стефана Петеранселя, Себастьяна Лёба и Сириля Депре. В зачете грузовых автомобилей лидерами стали два российских экипажа команды «КАМАЗ-мастер» – Эдуарда Николаева и Дмитрия Сотникова, а также голландец Жерар до Рой на Iveco, пришедший третьим.

Гонка этого года вызвала немало нареканий со стороны спортсменов. Многие, в частности, были недовольны нелогичными судейскими решениями и организационными промахами – неточностями в навигации или непродуманными корректировками маршрута. Вместе с тем, несмотря на немалое количество аварий – когда Стефан Петерансель сбил мотоциклиста, Себастьян Лёб едва не зацепил на своем багги двух квадроциклистов, Сергей Шихотаров рухнул в овраг, обгоняя грузовик, а финн Микко Хирвонен на MINI чуть не угодил под грузовик, – в этом году ралли-марафон обошелся без

жертв. И этот факт нивелирует многие организационные огрехи.

На церемонии чествования победителей и участников марафона директор «Дакара» Этьен Лавинь

пообещал, что следующий год, в котором знаменитое ралли отметит 40-летний юбилей, станет еще более интересным и захватывающим для спортсменов и болельщиков. ■

ALFA Equip



**ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**



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



**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**

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

Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №12-2016

	О		Ф	Е	Л	Л	А	Х	
	Б		Э		И			Н	
	О	Т	Д	Е	Л			Н	
В	И	А				И	В	А	Н
О		З	А	Р	Я	Д			И
Е		И		Е			В	Е	К
В	Ы	К	У	П				Ф	
О				А	Л	Ж	И	Р	
Д	И	А	Г	Р	А	М	М	А	
С		Г		А	З	У			С
Т	А	Н	Е	Ц		Р	А	К	
В		Е		И	С	К	Р	А	
О	П	Ц	И	Я		И	К	Т	

Забава	↘	Немец- кий са- мопёт	↙		↘				
Щепе- тильная барышня		Отрок, подрос- ток		Ноша дурака		Город и подлодка	Измор по-воен- ному	ДНК	
	↘								
Славя- нин		Твёрдая дорога	↘					Китай- ская фи- лософия	
	↘		↘						
		Город в Узбекис- тане		Сухой туман		Военный блок	Пение с субтит- рами		
		Древний топор	↘						
	↘		↘	Живот- ное рода лам	Подзем- ная река	Снежный барс		Радиоак- тивный галоген	
Настен- ный све- точ		Едкая ирония	↘						
Еврей- ский язык		Не быва- ет без огня		Роман Жорж Санд					
Шапка, колпак	↘					Море- ходное судно			
	↘				Богиня победы				
Столица адмирала Колчака	↘					Часть игры в теннис			

– Ведьму сжечь!
– Но она такая красивая...
– Хорошо... Но потом сжечь!

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

– М-м-м, я смотрю, у нас
сегодня романтический вечер?
Свечи, масло...
– Блин, Петрович, закрой
капот!

Плачет девушка на стоянке,
сидя в новеньком BMW, вся в
слезах и губной помадке: три
педалики, а ножки – две.

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

Чтобы ездить на хорошем
автомобиле, не нужно
разбираться в деталях.
В деталях нужно разбираться,
чтобы ездить на плохом.

Охота – это спорт! Особенно,
когда патроны закончились, а
кабан еще жив.

СМС от жены: « Я помыла
машину!»
Муж, хватаясь за голову:
«Господи, пусть это будет Ы!»

Вышел на улицу погулять с
сыном. Дети вокруг: Афродита,
Дионис, Елисей, Беладонна,
Аэлита. И только я один, как
дурак, вывел гулять Сережу.

– Я не храплю. Мне просто
снятся мотоциклы.

– В понедельник чувствую себя
Робинзоном Крузо.
– Это почему?
– Очень скучаю по Пятнице!

– У вас есть возможность
откладывать деньги?
– Возможность есть, денег нет.

Начальник пожарной охраны
вразвалочку, руки в карманах
заходит в комнату, где обычно
в ожидании вызова сидит
бригада, и спокойно так
говорит: – Мужики, давайте
собирайтесь потихоньку,
здание налоговой горит.

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

**Киоски и оптово-розничные магазины
компании «Хорошие новости плюс»
в г. Алматы:**

ул. Сатпаева, д. 90 (ТРЦ «АДК»);
уг. ул. Рыскулова (Рынок «Жетысу»);
ул. Майлина, д. 1 (Аэропорт, 2-ой этаж);
ул. Алтынсарина, д. 26/69;
ул. Чайковского, д. 22 оф. 107;
ул. Станкевича 2Е/2;

ул. Толеби, (ТД «Асыл»);
ул. Макаатаева, д. 47;
ул. Кунаева, д. 1;

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

FORD - ул. Суюнбая 38А;
RENAULT CENTR - пр. Суюнбая, 185 "Д";
HYUNDAI AUTO - пр. Суюнбая, 245а;
TOYOTA CENTER - пр. Суюнбая, 151;
SUBARU MOTOR - ул. Тюлькубасская, 2;
NISSAN А-МОТОРС - пр. Суюнбая, 243;

ASTER AUTO - Талгарский р-он, с. Бесагаш,
ул. Райымбека 165;
ALLUR AUTO - пр. Суюнбая 159А;
TOYOTA ZHETISU – пр. Райымбека 505;
BRABUS - пр. Суюнбая 187/2;
ВИРАЖ - пр. Райымбека, 173;
MERCUR - ул. Майлина 79;
ASTRUM - ул. Майлина 79\2;
БИПЭК Авто - ул. Майлина, 240а;
HYUNDAI - пр. Аль-фараби 107/1 уг. ул.
Жарокого;
БАВАРИЯ - пр. аль-Фараби 107/1 уг. ул.
Жарокого.

СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



РЕКОМЕНДОВАН
ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ



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

*Рекомендую
Kajetan
Kajetanowicz*



www.dav.kz



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РК ТОО "DAV"

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

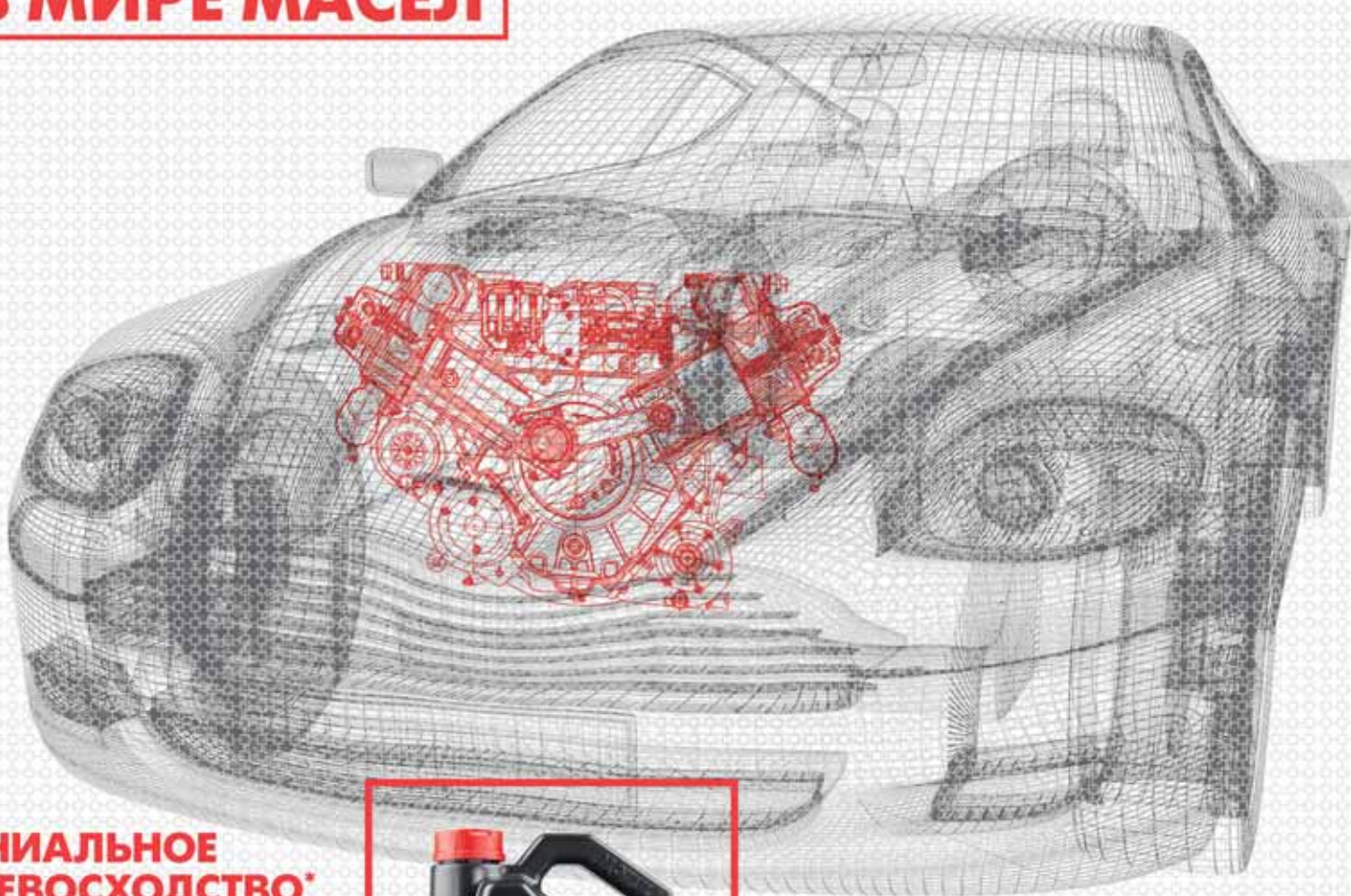
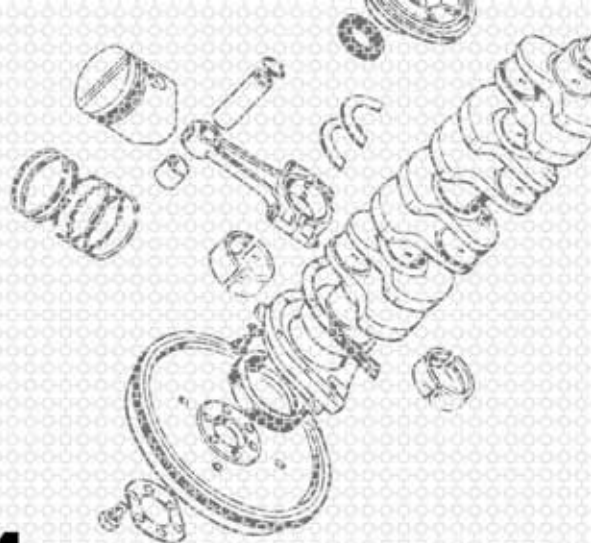
MOTUL

КОГДА

СТРАСТЬ И ОПЫТ

СОЗДАЮТ ИННОВАЦИИ

В МИРЕ МАСЕЛ



Реклама

ГЕНИАЛЬНОЕ ПРЕВОСХОДСТВО*



Более 5 000 000 километров
по гоночным трассам.
Только опыт, знания, страсть
и мастерство инженеров
Motul способны создать
совершенное масло
для любых условий
эксплуатации.

www.motul.com

* Моторное масло Motul 300V Power Racing 5W30, созданное по технологии ESTER CORE®, обеспечивает прирост мощности и крутящего момента до 1,5% по сравнению с 8100 X-clean FE, что подтверждается тестами, проведенными на 3,6-литровом гоночном двигателе Porsche Cup.