

# pitstop

#6



ВНЕДОРОЖНИКИ  
ШОУРУМ

МУЗЕЙ MAZDA  
РЕПОРТАЖ

VW UP! GTI  
ШОУРУМ

АРТЕМЬЕВ А.  
АВТОСПОРТ



## SKODA KAROQ



LiFAN  
MURMAN



НОВЫЙ LEXUS NX

2017



# КАЗАХСТАНСКИЙ КОНКУРС ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА

УЧАСТИЕ  
В КОНКУРСЕ  
БЕСПЛАТНО!

Цель конкурса – поддержка предприятий, практикующих и внедряющих в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, наиболее эффективные методики маркетинга, использующих новейшие инструменты и материалы.

Регистрация и прием заявок для  
участников и экспертов открыта на сайте [www.best.com.kz](http://www.best.com.kz).

Категория «Лучший автосервис»: «СТО», «Пункт замены масла», «Шинный сервис», «Сервис автодилера», «Автомойка», «Автотюнинг», «Автомагазин».

Категория «Лучший поставщик»: «Специальный инструмент», «Масла и жидкости», «Электрокомпоненты», «Расходные материалы», «Компоненты подвески», «Шины и диски», «Автохимия».

Победители категории «Лучший автосервис» определяются народным голосованием на сайте [www.best.com.kz](http://www.best.com.kz) (голосование стартует 20 августа).

Компании – представляющие на рынке Казахстана автозапчасти, расходные материалы и специальный инструмент – участвуют в конкурсе в категории «Лучший поставщик». Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают представители автосервиса Казахстана – лучшие из лучших мастеров, с опытом работы в профессии не менее трех лет.

Посредством специальных анкет профессионалы оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Совокупность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Лучший поставщик».

ОРГАНИЗАТОР КОНКУРСА:

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:

ОРГКОМИТЕТ КОНКУРСА:

ADVERTISING & EMBROIDERY PROMOTION

nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

pltstop  
www.pltstop.kz



г. Алматы, ул. Попова 19, офис 304.

Тел.: +7 (727) 2969 809, 260-85-27.

Email: [info@a-master.kz](mailto:info@a-master.kz) [www.best.com.kz](http://www.best.com.kz)

Генеральный  
партнер  
конкурса:

**bilstein**group®



Журнал «Pitstop» № 6 (117) 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, Татьяна Дружинина, Егор Белоусов.

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

**Отпечатано:** Print House Gergona. 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:



**АВТОРЫНОК КАЗАХСТАНА: ВСЕ ВНЕДОРОЖНИКИ**  
На этот раз мы задались вопросом, какие настоящие внедорожники можно сегодня приобрести в автосалонах официальных дилеров Казахстана.

## ЕЩЕ ОДНА СТРЕЛА В КОЛЧАНЕ

Чешский Млада-Болеслав представил новый компактный внедорожник Skoda Karoq, дизайн которого несет многочисленные элементы, по форме напоминающие грани кристалла, а предложение в сфере выбора силовых агрегатов отличается особенной щедростью.

## С ХАРАКТЕРОМ, НО БЕЗ ПАФОСА

Спустя 41 год после дебюта первого Volkswagen Golf GTI в мае в Вольфсбурге близ озера Вёртерзее (Австрия) состоялась мировая премьера новой версии предсерийного концепта «заряженного» компактного автомобиля Volkswagen Up.

## ДАТЬ ТРАДИЦИЯМ ТАКУМИ

В Шанхае состоялся премьерный показ обновленной версии компактного кроссовера Lexus NX. Плановая модернизация не только изменила внешний облик и интерьер автомобиля, но и затронула производительность, улучшила управляемость и безопасность.

## КАК МАШИНУ НАЗОВЕТЕ, ТАК ОНА И... ПОПЛЫВЁТ?!

Новый пятиместный седан бизнес-класса вскоре выйдет на рынок Казахстана и стран СНГ. Модель Lifan 820 китайские автопроизводители в связи с этим специально переименовали в Lifan Migmat, рассчитывая, видимо, на то, что новинка будет взламывать рынки также уверенно, как ломают океанские льды ледоколы одноименного проекта.

## ГОНКА – ЭТО СТРАСТЬ, РАСЧЕТ И ВЫДЕРЖКА

Казахстанский автогонщик алматинец Александр Артемьев, семикратный чемпион страны по автокроссу, недавно вернулся на родину из Венгрии, в упорной борьбе с сильнейшими соперниками завоевав серебро II этапа ETCC. Спортсмен на днях побывал в редакции нашего журнала и рассказал об увлечении автогонками.

# 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

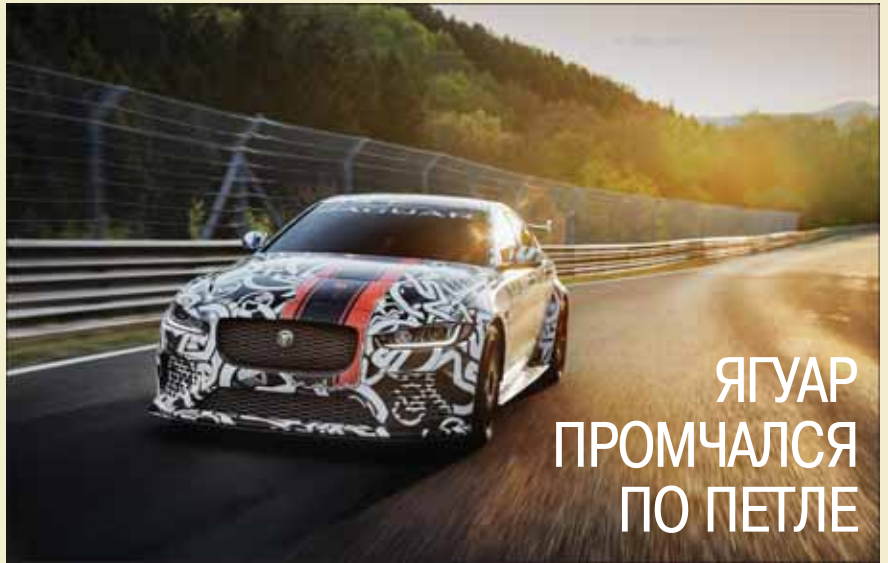
[www.pitstop.kz](http://www.pitstop.kz)



На фестивале скорости в Гудвуде (Великобритания) ожидается дебют самого экстремального, мощного и быстрого суперкара в истории Jaguar – автомобиля XE SV Project 8.

Закамуфлированный прототип спортивного 600-сильного седана, оснащенный модифицированным пятилитровым двигателем V8 с нагнетателем, созданный подразделением Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations (SVO), недавно был замечен на трассе Нюрбургринг (Германия), где проходил испытания.

Суперкар, продолжающий серию коллекционных автомобилей, выпускаемых ограниченными тиражами, будет собираться вручную в техническом центре SVO в Ковентри (Великобритания). Свет увидят только 300 таких машин. Понятно, что



ЯГУАР  
ПРОМЧАЛСЯ  
ПО ПЕТЛЕ

стоимость модели будет отражать исключительный характер спорткара и

строго лимитированное количество доступных экземпляров.

## НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ КОНВЕЙЕРЕ - RAVON NEXIA R3

Национальный производитель автотранспортных средств Республики Казахстан компания Allur Group в содружестве с АО «GM Uzbekistan» запустили серийный выпуск автомобиля Ravon Nexia R3.

Выбор этой модели для производства в Казахстане, на производственной площадке «СарыаркаАвтоПром» в Костаное, состоялся благодаря

привлекательному соотношению цены и качества. Автомобиль локальной сборки можно будет приобрести по программе льготного кредитования.

В планы развития партнерских отношений между узбекскими и казахстанскими автопроизводителями входит дальнейшее расширение модельной линейки транспортных средств, выпускаемых в нашей стране под брендом Ravon.



После более чем двухлетнего падения продаж казахстанский автомобильный рынок, по мнению аналитиков Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром», начал рост.

Такие выводы были сделаны специалистами на основании того, что в мае продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей составили 3663 единицы и этот результат превысил показатель

## МАЙ – МЕСЯЦ РОСТА



аналогичного периода прошлого года на 9,9%. В денежном выражении итоги майских продаж составили \$96,6 млн, превзойдя показатели мая прошлого года на 57%.

Интересно, что с января по май включительно официальными дилерами было продано значительно меньше транспортных средств, чем за тот же период 2016 года (на 16,9%), но выручка в указанном отрезке на 27% превзошла прошлогоднюю, составив \$369,4 млн за 14 682 новых автомобиля.

В топ-листах дилеров лидируют Toyota (Camry и Rav4), Lada (4x4 и Granta), Renault, Ravon (Nexia) и KIA.



**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](http://www.avtomalyar.kz)

АВТОМОБИЛЬНАЯ  
КОСМЕТИКА



**Fast&Black**



## ИДЕАЛЬНО ЧЕРНЫЙ ЦВЕТ

Образ идеально чистого автомобиля просто не возможен без чистых шин. Но чем больше натуральных включений (каучук, масла и т.п.) несет в себе резиновая смесь, используемая при их изготовлении, тем меньше они выглядят идеально черными. К тому же очистить резину от въевшегося дорожного шлама и пыли порой не так-то и просто. На некоторых мойках в угоду экономии для этих целей используют обычное «хозяйственное» мыло или дешевые средства на основе щелочи, натирая ими покрышки после мойки. Автовладельцам следует помнить, что подобные процедуры, проводимые регулярно, высушивают верхний слой резины и приводят к его растрескиванию, да и отмывать подобные покрышки с каждым разом будет все сложнее.

Итальянский автокосметический концерн Ma-Fra разработал уникальное средство, Fast&Black, не содержащее фосфатов и предназначенное для очистки и чернения резины. В состав средства входят компоненты, глубоко проникающие в пористый резиновый слой покрышки, бережно абсорбируя и удаляя грязь и дорожный шлам, не повреждая при этом саму покрышку и не оставляя жирных разводов. Регулярное использование этого средства придает покрышке глубокий черный цвет. Кроме этого, на поверхности шин образуется устойчивая пленка, защищающая шины от пыли, грязи, химических реагентов и ультрафиолета, а при регулярном использовании средства поверхность резины защищается от пересыхания и растрескивания, тем самым продлевается ощущение новизны и эстетическая привлекательность шин.

Но эстетика и защита от агрессивной дорожной среды – это, пожалуй, не единственный аргумент. Ввиду хороших консервирующих свойств профессионалы рекомендуют использовать Fast&Black для обработки внешнего резинового слоя покрышек при сезонном хранении. В этом случае смягчающие свойства средства также защитят резиновый слой от пересыхания и пыли, и с приходом нового сезона шины будут выглядеть опять как новые!

Для удобного применения средство фасуется в аэрозольные баллончики емкостью 500 мл, а для комфортного применения средство обладает приятным запахом.



## ДОПОЛНЕНИЯ ДЛЯ KALINA И GRANTA

LADA объявила о дополнении опций популярных моделей Kalina и Granta. Отныне бюджетные версии LADA Kalina (хетчбэк, универсал и кросс) будут иметь кнопку отпирания багажника из салона. В комплектации Comfort автомобиль приобрел функцию задержки выключения фар на парковке и обогрев наружных зеркал. А в комплектации Luxe с пакетом NavI появилась система экстренного оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС».

LADA Granta (седан и лифтбэк) бюджетной комплектации также обрела кнопку отпирания багажника из салона, в комплектации Comfort наружные зеркала теперь будут иметь электропривод. В комплектации Luxe стал доступен 8-клапанный мотор мощностью 87 л. с. и появилась панель электронного управления климат-контролем, как в семействе Kalina.

А еще все Kalina и Granta, укомплектованные аудио- или мультимедиа-системами, теперь будут автоматически выключать их при выключении зажигания.



## ДВУХТОПЛИВНАЯ VESTA CNG

АвтоВАЗ приступил к производству новой версии Vesta, которая станет использовать в качестве топлива не только бензин, но и метан. Это будет первый образец бренда, серийно изготавливающийся с газобаллонной установкой, рассчитанной на применение сжатого природного газа.

Метан – относительно безопасное, экологичное и недорогое топливо. Кроме того, специалисты констатируют, что его применение увеличивает ресурс мотора и в сравнении с бензином снижает затраты на горючее более чем втрое.

Металлокомпозитный газовый баллон емкостью 90 л (18 куб. м газа), предназначенный для установки в автомобиль, снабжен встроенным предохранителем и расположен в багажнике за спинками задних сидений.

Заправленный метаном автомобиль способен проехать более 1000 км без дозаправки, но если газ кончается, автомобиль автоматически запитывается бензином.

Сейчас новинка проходит тестирование.



Официальный дистрибьютор MA-FRA в РК - компания DAV  
г. Алматы, пр. Рыскулова, 61, тел.\факс: 294-28-65, 294-23-80,  
e-mail: info@dav.kz

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

# ВСЕ ВНЕДОРОЖНИКИ

## АВТОРЫНОК КАЗАХСТАНА



На этот раз мы задались вопросом, какие настоящие внедорожники можно сегодня приобрести в автосалонах официальных дилеров Казахстана.

Чем внедорожники отличаются от бешено популярных кроссоверов? Конечно же, своей способностью преодолевать бездорожье, а не просто немного увеличенным клиренсом и полным приводом, которого у паркетников все чаще и нет вовсе. У современных «проходимцев» совсем не обязательно должна быть рама и неразрезные мосты – нынешний уровень технологий позволяет конструировать автомобили с высокой проходимостью и без этих архаичных решений. Спрос на внедорожники в Казахстане по-прежнему высок и

обусловлен не только оставляющими желать лучшего дорогами, но и соображениями престижа, ведь зачастую это крупные, богато оснащенные и дорогие модели – все, как у нас любят.

А вот в мировом масштабе истинные «джипы» продолжают вымирать, уступая место кроссоверам. Pajero и Defender канули в Лету, Pathfinder и Explorer превратились в обычные крупные паркетники, Patrol к нам больше не поставляется, а под именем Terrano вообще продают Renault Duster... Ничего не поделаешь

– все больше клиентов хотят просто «казаться, а не быть», покорять бездорожье сегодня мало кому интересно, да и подходящих мест в цивилизованном мире становится все меньше.

Тем не менее казахстанский рынок ввиду хорошего спроса пока остается эдаким «заповедником внедорожников». Мы насчитали на нашем рынке 16 моделей от 12 брендов из России, Кореи, Японии, Англии и Германии, которые можно назвать настоящими «проходимцами», несмотря на большой разброс размеров и цен.

Под скромным названием 4x4 продается классическая «Нива», которой 40 лет в обед (модель выпускается с 1977 года). И это по-прежнему самый доступный компактный внедорожник и один из абсолютных бестселлеров на рынке РК. Кроме обычного варианта предлагается освеженная и лучше оснащенная версия до боли знакомого автомобиля с шильдиком Urban. Оба исполнения доступны в 3- и 5-дверных



**LADA 4x4**  
от 2 930 000 тенге



кузовах. У всех 1,7-литровый двигатель (83 л. с.) и полноприводная трансмиссия с 5-ступенчатой «механикой», раздаточной коробкой с понижающей передачей и блокировкой межосевого дифференциала. Скучная стандартная комплектация включает усилитель руля, трип-компьютер и центральный замок. Гарантия на Lada 4x4 – 36 месяцев или 35 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше).

Российско-американская «Шеви Нива» – наследница классической «Нивы». За 4 266 000 тенге можно взять компактный внедорожник прошлого года выпуска. Возраст «Шевронины» уже виден невооруженным глазом – как-никак автомобиль выпускается с 2002 года, а замены ему до сих пор нет и, возможно, так и не будет. Под капотом – 1,7-литровый двигатель (80 л. с.). Трансмиссия – полноприводная, с 5-ступенчатой «механикой», «раздаткой» и блокируемым межосевым дифференциалом. В скудную базовую комплектацию входят гидроусилитель руля, электропривод стекол передних дверей, электропривод и обогрев зеркал, регулировка руля по высоте, складывающиеся спинки заднего сиденья, центральный замок и иммобилайзер. Гарантия на Chevrolet Niva равна 2 годам или 35 000 км.



## CHEVROLET NIVA

от 4 272 000 тенге



## УАЗ-ХАНТЕР

от 5 080 000 тенге



Можно ли купить настоящий внедорожник по цене бюджетной малолитражки? Можно, если это российский «УАЗ-Хантер», наследник известного 469-го. А машины 2016 года выпуска еще доступнее – от 4 880 000 тенге. Гражданский вариант спартанского военного вездехода не далеко ушел от своего предка. Под капотом может быть бензиновый двигатель 2,7 (128 л. с.) или дизель 2,2 (114 л. с.). Полноприводная трансмиссия с подключаемым передним мостом включает 5-ступенчатую «механику» и 2-ступенчатую «раздатку». В стандартную комплектацию входят гидроусилитель руля и... прикуриватель. Гарантия на «УАЗ-Хантер» – 1 год или 30 000 км пробега.

**АВТОТРЕЙД**  
АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК

**ЛЕТНЕЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН**

**ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ ДЛЯ ВСЕХ!**

autotrade\_kz

ТОЛЕ БИ, 304, ТК НАР СИТИ, 3 ЯРУС, 21 БУТИК

+7-727-232-13-16, +7-777-341-4444

- КУЗОВНЫЕ АВТОЗАПЧАСТИ
- АВТОСТЕКЛА
- ОПТИКА

Хотите более цивилизный и современный УАЗ? Тогда вам больше подойдет «Патриот». Обновленный внедорожник и «Пикап» с увеличенной колесной базой (от 5 800 000 тенге) оснащаются теми же бензиновым и дизельным моторами, что и «Хантер». Аналогична и трансмиссия 4x4, только раздаточная коробка в ней получила электрический привод. Базовая комплектация куда богаче, чем у «Хантера»: гидроусилитель руля, центральный замок, иммобилайзер, маршрутный компьютер, электропривод стекол передних и задних дверей, электропривод и обогрев зеркал. Гарантия на «Патриот» и «Пикап» — 3 года или 100 000 км.



**УАЗ-ПАТРИОТ**  
от 5 460 000 тенге

**SSANGYONG NOMAD**  
от 6 700 000 тенге



Этот среднеразмерный внедорожник имеет странный кузов хетчбэк. Зато продается под гордым именем Nomad, придуманным специально для Казахстана. Собирался автомобиль здесь же. Под капотом — двигатель 2,3 (150 л. с.) в связке с автоматической полноприводной трансмиссией. Комплектация тоже без вариантов, но приличная: легкосплавные диски, противотуманные фары, рейлинги, климат-контроль, аудиосистема с CD/MP3-плеером, разъемы USB и AUX, Bluetooth, мультитул, бортовой компьютер, круиз-контроль, электропривод зеркал, подогрев передних сидений и зеркал, регулировка руля по наклону, парктроник, иммобилайзер, ABS, системы стабилизации и защиты от опрокидывания, а также четыре подушки безопасности. Гарантия — 3 года или 100 000 км пробега.

Отчего этот малыш длиной около 3,7 м дороже более крупной «Витары»? Несмотря на свои размеры, Jimny является полноценным внедорожником на раме и с неразрезными мостами. Так что предложение дорогое (за 6 710 000 продаются машины прошлого года выпуска), но на рынке уникальное. Модель третьего поколения комплектуется двигателем 1,3 (85 л. с.) и полноприводной трансмиссией с «механикой» либо «автоматом». В скромное базовое оснащение входят противотуманные фары, кондиционер, электропривод стекол дверей и зеркал, подогрев сидений, складывающееся заднее сиденье, центральный замок с ДУ, ABS, система стабилизации и две подушки безопасности. Гарантия — 3 года или 100 000 км.



**SUZUKI JIMNY**  
от 6 710 000 тенге





от 14 740 000 тенге

TOYOTA LAND CRUISER PRADO



Сложно представить страну, где Prado любят больше, чем в Казахстане. История модели началась в 1984 году с «семидесятого» Prado. С 2009-го в производстве «сто пятидесятый» четвертой генерации. «Народный казахский внедорожник» предлагается у нас только с 5-дверным кузовом, салоном на 5 или 7 мест, двигателями объемом 2,7 (163 л. с.) и 4,0 л (V6, 282 л. с.), механической или автоматической трансмиссией с перманентным приводом на все колеса. Спартанская базовая версия «стандарт» оснащена подножками, кондиционером, АБС с функциями распределения тормозного усилия и экстренного торможения, системами контроля тяги и курсовой устойчивости, семью подушками безопасности и блокировкой межосевого дифференциала. Гарантия — 3 года или 100 000 км пробега.

На некоторых рынках Mohave известен как Borrego. Первый большой внедорожник марки Kia был представлен в 2008 году и с тех пор выпускается без особых изменений. Его крупноузловая сборка велась и в Казахстане. Почему велась? Дилеры до сих пор распродают машины 2015 года выпуска. Как нетрудно догадаться по внушительным размерам, грубоватому стилю и 7-местному салону, данный внедорожник разработан с прицелом на американский рынок. У Mohave рамная конструкция кузова и имеется понижающий ряд в полноприводной трансмиссии. Силовой агрегат нам предлагается только один — 3,8-литровая «шестерка» (275 л. с.) с автоматической коробкой. Подвеска — по умолчанию пневматическая. В единственную богатую комплектацию



Kia Mohave

от 15 556 000 тенге

входят легкосплавные диски, ксеноновые фары, противотуманные фары, рейлинги, подножки, кожаный салон, запуск двигателя кнопкой, датчик света, отдельный климат-контроль, аудиосистема с CD/MP3-плеером, разъемы USB и AUX, мультируль, круиз-контроль, электропривод зеркал, стекло боковых дверей и передних сидений, электрорегулировка руля по наклону и вылету, подогрев сидений первого и второго рядов, а также зеркал, вентиляция и память кресла водителя, камера заднего вида, задний парктроник, сигнализация, АБС с функцией экстренного торможения, системы курсовой устойчивости, помощи при спуске со склона и при старте на подъеме, а также шесть подушек безопасности. Гарантия — 5 лет или 150 000 км пробега.



## MITSUBISHI PAJERO SPORT

от 16 016 100 тенге

Третье поколение Pajero Sport, оставшись полноценным рамным внедорожником, стало комфортнее и богаче по оснащению, фактически заняв нишу устаревшего флагманского Pajero, замену которому Mitsubishi до сих пор не подготовила. Новинка предлагается с 3,0-литровым бензиновым V6 (209 л. с.), «автоматом» и полноприводной трансмиссией с блокировкой центрального дифференциала и понижающей передачей. Стандартное оборудование включает отдельный климат-контроль, кожаный салон, электроприводы передних кресел, камеру заднего вида, обогрев руля, передних и задних сидений, кнопочный стояночный тормоз. В более богатом исполнении есть запуск двигателя кнопкой, камеры кругового обзора, а также системы контроля слепых зон и автоторможения. Гарантия – 3 года или 100 000 км.

А вот и казахстанский бестселлер в классе полноразмерных внедорожников. «Земной крейсер» (так переводится Land Cruiser) без преувеличения можно назвать любимым внедорожником наших соотечественников. О его надежности и комфорте ходят легенды, и неспроста. Машина седьмого поколения длиной более 4,9 м имеет рамную конструкцию кузова. Варианты вместимости салона – 5, 7 или 8 мест. Гамма силовых агрегатов включает бензиновые двигатели V6 4,0 (275 л. с.) и V8 4,6 (309 л. с.), оба сочетаются с «автоматами». Привод, разумеется, полный, на топ-версии 4,6 – с системой управления Multi-terrain select. В неплохую базовую комплектацию «Терра» входят легкосплавные диски,

## TOYOTA LAND CRUISER 200

от 22 260 000 тенге



LED-фары ближнего света, рейлинги, подножки, запуск мотора кнопкой, датчик света, 4-зонный климат-контроль, электропривод стекол боковых дверей и зеркал, регулировка руля по наклону и вылету, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, АБС с функциями распределения тормозного усилия и экстренного торможения, системы помощи при езде по бездорожью и подъеме в гору, контроля тяги и курсовой устойчивости, шесть подушек безопасности и дополнительный топливный бак объемом 45 л. Интересный факт: исторически Toyota Land Cruiser и Nissan Patrol являются родственниками, так как оба произошли от армейского американского «Виллиса». «Двадцатый» Land Cruiser первого поколения встал на конвейер в 1955 году. Гарантия – 3 года или 100 000 км.

Это люксовая версия Land Cruiser Prado, приготовленная по классическому в таких случаях рецепту: стилистические отличия в дизайне, более мощный мотор и богатое оснащение. Нынешний Lexus GX второго поколения выпускается с 2009 года. Салон 7-местный. Под капотом здесь мотор V8 4,6 (296 л. с.). Трансмиссия, разумеется, автоматическая, со всеми ведущими колесами и блокировкой межосевого дифференциала. Подвеска – адаптивная. Богатая начальная комплектация включает легкосплавные диски, LED-фары ближнего света и противотуманные фары, люк с электроприводом, рейлинги, кожаный салон, запуск двигателя кнопкой, датчики света и дождя, отдельный климат-контроль, аудиосистему с CD/MP3-плеером и девятью динамиками, разъемы USB и AUX, Bluetooth, мультимедиа, круиз-контроль, электропривод зеркал, стекол боковых дверей и передних сидений, электрорегулировку руля по наклону и



**LEXUS GX460**  
от 24 860 000 тенге

вылету, подогрев передних сидений и зеркал, вентиляцию и память передних сидений, камеру заднего вида, передний и задний парктроник, иммобилайзер, систему контроля давления в шинах, ABS с функциями распределения

тормозного усилия и экстренного торможения, системы помощи при старте на подъеме и спуске, контроля тяги и курсовой устойчивости, а также восемь подушек безопасности. Гарантия – 3 года или 100 000 км пробега.

Премиум-вариант «Ниссана» Patrol в строю с 2013 года, когда он пришел на смену модели QX56. При длине более 5,3 м QX80 является самым большим автомобилем в нашем обзоре. Салон может быть на 7 или на 8 мест. Под огромным капотом расположен двигатель V8 5,6 (405 л. с.), работающий с «автоматом». Система полного привода имеет понижающую передачу и блокировку межосевого дифференциала. Задняя подвеска здесь пневматическая. В солидную базовую комплектацию входят легкосплавные диски, адаптивные ксенонные фары, противотуманные



**INFINITI QX80**  
от 25 990 000 тенге



фары, люк с электроприводом, кожаный салон, запуск мотора кнопкой, мультимедиа, датчики света и дождя, навигационная система, отдельный климат-контроль, аудиосистема с CD/MP3-плеером, адаптивный круиз-контроль, электропривод стекол боковых дверей, зеркал, передних сидений (с памятью) и двери багажника, вентиляция передних сидений, подогрев сидений, руля и зеркал, камера заднего вида, парктроник, система контроля давления в шинах, системы стабилизации и помощи при трогании на подъеме, а также восемь подушек безопасности. Гарантия – 3 года или 100 000 км пробега.

Поистине значительная новинка для поклонников Land Rover – новый Discovery. Большой внедорожник пятого поколения отличается современным дизайном в стиле других моделей британской марки, полностью алюминиевым кузовом, позволившим сбросить аж 480 кг массы, и еще более богатым оснащением. В его числе система мультимедиа с 10-дюймовым тачскрином, 3G/Wi-Fi-роутер, позволяющий подключать до восьми мобильных устройств, и панорамная крыша. В салоне может быть 5 или 7 мест. Сиденья всех рядов имеют



**LAND ROVER DISCOVERY**  
от 27 000 000 тенге



электропривод, и их можно сложить с кнопочного пульта в багажнике или со смартфона при помощи специального приложения. Для нашего рынка будут доступны двигатели V6 3,0 – бензиновый с нагнетателем (340 л. с.) и дизель (249 л. с.). Оба с «автоматом» и постоянным полным приводом. Раздаточная коробка в трансмиссии может быть как простой, так и с понижающей передачей. Разумеется, поведением автомобиля вне дороги заведует фирменная система Terrain Response. Благо клиренс у Disco стал еще больше – 283 мм. За доплату предлагается пневмоподвеска. Гарантия – 3 года или 100 000 км пробега.

Флагман Land Rover является внедорожником представительского класса и эталоном в своем сегменте. Range Rover четвертого поколения, выпускающийся с 2012 года, имеет несущий кузов из алюминия. Автомобиль предлагается в стандартном (длиной 5 м) и удлиненном (5,2 м) вариантах, с 5- или 4-местным салоном с отдельными задними креслами. Линейка моторов включает бензиновые V6 3,0 (340 л. с.) и V8 5,0 с нагнетателем (510 или 550 л. с.), а также турбодизели V6 3,0 (249 л. с.) и V8 4,4 (339 л. с.).

Коробка передач только автоматическая. Привод – постоянный на все колеса, с понижающим рядом и блокировкой межосевого дифференциала. Этим арсеналом, а также двигателем и пневмоподвеской комплексно управляет система адаптации к дорожным условиям Terrain Response. Ожидаемо щедрое стандартное оснащение включает легкосплавные диски, ксенонные фары, противотуманные фары, кожаный салон, запуск мотора кнопкой, датчики света и дождя, электронную панель приборов, навигационную систему, 3-зонный



**RANGE ROVER**  
от 34 351 000 тенге

климат-контроль, аудиосистему Meridian с CD/MP3-плеером, мультимедиа-систему с 10,2-дюймовым сенсорным экраном и голосовым управлением, разъем USB, Bluetooth, круиз-контроль, электропривод стекол боковых дверей, зеркал, передних сидений (с памятью) и двери багажника, регулировку руля по наклону и вылету, мультируль, подогрев сидений и зеркал, камеру заднего вида, передний и задний

парктроник, кнопочный стояночный тормоз, сигнализацию, систему «старт-стоп», ABS с функциями распределения тормозного усилия и экстренного торможения, системы предотвращения переворачивания, помощи при трогании на подъеме и спуске с горы, контроля тяги и курсовой устойчивости и шесть подушек безопасности. Гарантия – 3 года или 100 000 км.

LX570 – казахстанский лидер по популярности среди полноразмерных внедорожников премиум-класса. Первый Lexus LX на базе «восьмидесятого» «Лэнд Крузера» появился в 1996 году, а нынешнее, третье поколение выпускается с 2008 года. Люксовая версия Land Cruiser 200 рассчитана на 7 мест. Двигатель V8 5,7 (367 л. с.) сочетается с автоматической полноприводной трансмиссией с системой Multi-terrain select. Подвеска – адаптивная пневматическая. Даже базовая комплектация очень богатая: легкосплавные диски, адаптивные фары головного света, противотуманные фары, люк с электроприводом, рейлинги, подножки с подсветкой, кожаный салон, запуск мотора кнопкой, датчики света и дождя, навигационная система, 4-зонный климат-контроль, аудиосистему Mark Levinson с DVD/MP3-плеером и 19 динамиками, беспроводное зарядное устройство, разъемы USB и AUX, Bluetooth, круиз-контроль, электропривод стекол боковых дверей, зеркал, передних сидений (водительское – с памятью) и двери багажника, электрорегулировка руля по наклону и вылету, вентиляция передних сидений, мультируль с подогревом,



**LEXUS LX570**  
от 36 500 000 тенге

подогрев сидений первого, второго рядов и зеркал, кнопочный стояночный тормоз, камеры кругового обзора, передний и задний парктроник, сигнализация с иммобилайзером, система контроля давления в шинах, ABS с функциями распределения тормозного усилия и экстренного

торможения, системы помощи при езде по бездорожью и старте на подъеме, поддержания постоянной скорости на бездорожье, контроля тяги и курсовой устойчивости, десять подушек безопасности и дополнительный топливный бак. Гарантия – 3 года или 100 000 км пробега.

Флагман «внедорожной» гаммы «Мерседеса» относительно небольшой – существенно короче и уже, чем тот же GLS, но на голову выше. Впрочем, в случае с G, что означает Gelandewagen («внедорожник» по-немецки), габариты не имеют никакого значения. Это имиджевая машина из ряда вон! Живой классик, разработанный с прицелом на военных, выпускается с 1979 года. «Квадратный» кузов установлен на мощной лонжеронной раме. Уникальная трансмиссия с постоянным полным приводом, «автоматом», понижающей передачей и тремя блокируемыми

дифференциалами (межосевой, задний и передний), а также жесткие мосты и оптимальная геометрия кузова делают G-класс одним из лучших вездеходов в мире. Хотя весь этот арсенал, конечно, мало кто задействует. В Казахстан поставляются версии G350 d (дизельный V6 3,0; 245 л. с.), G500 (V8 4,0; 421 л. с.), G 500 4x42 (хардкор-вариант на порталных постах), а также «заряженные» G63 AMG (V8 5,5; 571 л. с.) и G65 AMG (V12 6,0; 630 л. с.). Последний является не только самым мощным серийным внедорожником в мире, но и самым дорогим –

его цена в районе 115 775 000 тенге. В стандартное оснащение входят легкосплавные диски, адаптивные ксеноновые фары, противотуманные фары, датчики света и дождя, кожаный салон, навигационная система, отдельный климат-контроль, аудиосистема с CD/MP3-плеером, круиз-контроль, электропривод стекол боковых дверей, зеркал и передних сидений (с памятью), подогрев сидений и зеркал, регулировка руля по наклону и вылету, мультируль, ABS, система стабилизации и восемь подушек безопасности. Гарантия – 2 года.

## MERCEDES G-КЛАССА

от 39 795 615 тенге



# ЕЩЕ ОДНА СТРЕЛА В КОЛЧАНЕ



Потенциальному приобретателю должны также прийти по вкусу довольно просторный салон автомобиля, многочисленные электронные ассистенты и впервые примененная Skoda цифровая приборная панель. Однако обо всем по порядку...

Пожалуй, нельзя сказать, что Skoda Karoq сильно выделяется внешним видом в череде многочисленных известных творений данного класса. В экстерьере автомобиля нашли место уже известные решения – трапецевидная фальшрадиаторная решетка, наклонная крыша, узкие полосы

Чешский Млада-Болеслав представил новый компактный внедорожник Skoda Karoq, дизайн которого несет многочисленные элементы, по форме напоминающие грани кристалла, а предложение в сфере выбора силовых агрегатов отличается особенной щедростью.



Название модели Karoq сложилось из двух слов, позаимствованных у племени алутиик, живущего на одном из островов у южного берега Аляски. Люди этого племени автомобиль называют каа'гаq, а стрелу – ruq. Таким образом, компактный внедорожник претендует на звание «стреломобиль»...

светодиодных огней, рельефные выштамповки и пластиковое обрамление снизу. Новый внедорожник в стандартной комплектации оснащается 16- или 17-дюймовыми колесными дисками трех различных конструкций, опционально доступны также 18- и 19-дюймовые легкосплавные диски.

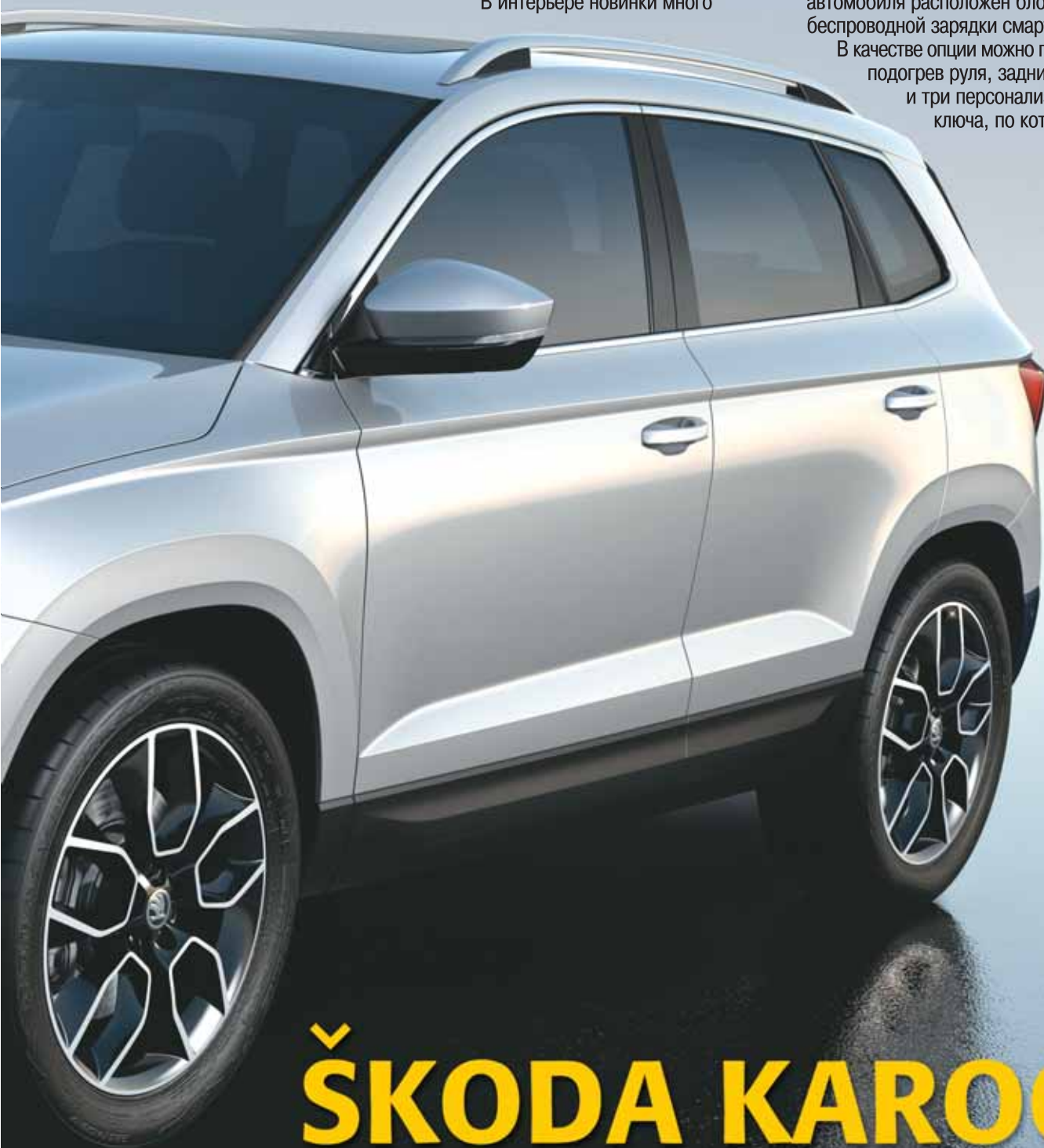
Škoda Karoq имеет длину 4382 мм, ширину 1841 мм и высоту 1605 мм. Колесная база переднеприводной версии равна 2638 мм, полноприводной – 2630 мм. Такие габариты позволяют водителю и пассажирам чувствовать себя вполне комфортно. Объем

багажного отделения составляет 521 л, если сложить задние сиденья, пространство расширится до 1630 л. Для наибольшего удобства в транспортировке груза конструкторы применили систему Vario Flex, позволяющую регулировать и складывать каждое из трех задних сидений независимо друг от друга. Все три задних сиденья можно удалить из салона, и тогда свободное пространство сзади составит 1810 л. Длинные предметы можно разместить в автомобиле, сложив переднее пассажирское сиденье.

В интерьере новинки много

вертикальных элементов, среди них четыре крупных дефлектора воздуховодов, два из которых обрамляют дисплей. В салоне применено светодиодное освещение, в том числе в декоративных полосах на двери и приборной панели. Эта подсветка с регулируемой яркостью может быть десяти цветов. Информативное наполнение цифрового дисплея приборной панели водитель может настраивать в зависимости от собственных предпочтений, выбирая один из четырех предлагаемых вариантов. На центральной консоли автомобиля расположен блок беспроводной зарядки смартфонов.

В качестве опции можно приобрести подогрев руля, задних сидений и три персонализируемых ключа, по которым



# ŠKODA KAROQ



машина после разблокировки устанавливает индивидуальные настройки одного из трех водителей: выбор профиля движения, систем помощи, внутреннего и наружного освещения, параметров климатроники и информационно-развлекательных систем, электрорегулировки и подогрева сидений.

Из пяти предлагаемых для Skoda Karoq двигателей – двух бензиновых, трех дизельных – четыре являются новыми, поэтому представим их подробнее от меньшего к большему.

Трехцилиндровый бензиновый двигатель TSI объемом 1 л и мощностью в 115 л. с. позволяет автомобилю разогнаться до 187 км/ч, набирая сотню

за 10,6 сек. На 100 км пути в комбинированном режиме он потребляет 5,2 л топлива, а выбросы CO<sub>2</sub> на километр составляют 117 гр.

Полуторалитровый трехцилиндровый TSI с системой деактивации цилиндров выдает 150 л. с., на максимуме разгоняя Skoda Karoq до 204 км/ч. Скорость от нуля до сотни автомобиль может набрать с ним за 8,4 сек. Комбинированное потребление – 5,1 л на 100 км, выбросы CO<sub>2</sub> составят 119 г/км.

Дизельный TDI объемом 1,6 имеет мощность в 115 л. с.

Максимальная скорость с ним составляет 188 км/ч, а разгон до 100 км/ч происходит за 10,7 сек. Комбинированное потребление топлива – 4,5 л на 100 км, выбросы CO<sub>2</sub> – 118 г/км.

Наиболее мощный двухлитровый дизельный TDI выдает 190 л. с. мощности и разгоняет автомобиль до



Внедорожник в стандартной комплектации оснащается 16- или 17-дюймовыми колесными дисками трех различных конструкций, опционально доступны 18- и 19-дюймовые легкосплавные диски.



# SKODA KAROQ





максимальной скорости 211 км/ч. Сотню кроссовер с таким мотором достигает за 7,8 сек. В комбинированном режиме двигатель съест 5,3 л на 100 км, а выбросы CO<sub>2</sub> составят 138 г/км.

С еще одним дизельным двигателем объемом 2 л мы уже знакомы – это 150-сильный TDI, разгоняющий кроссовер до максимальных 207 км/ч. Сотни машина с таким мотором достигает за 8,9 сек. Потребление в комбинированном режиме составляет 4,4 л на 100 км, выбросы на километр – 115 гр.

Стоит заметить, что все дизельные двигатели имеют турбонаддув и прямой впрыск, а также оснащены технологией Start-Stop и отвечают требованиям EU6.

За исключением самого мощного дизеля, все двигатели могут комплектоваться на выбор 6-ступенчатой механической коробкой передач или 7-ступенчатой DSG. Двухлитровый TDI мощностью 190 л. с. в стандартной комплектации поставляется с полным приводом и 7-ступенчатой коробкой передач DSG.

Передняя подвеска конструкции MacPherson, как считают конструкторы автомобиля, наделяет его сбалансированным распределением нагрузки на ось. Задняя подвеска (в варианте с полным приводом) имеет



Vario Flex позволяет складывать каждое из трех задних сидений

три поперечных рычага на каждом из колес. Ее компоненты выполнены из высокопрочной стали.

Благодаря системе Dynamic Chassis Control (DCC) водитель получает три режима работы шасси: Comfort, Standard и Sport. Клапаны с электрическим управлением регулируют настройки амортизаторов. Выбор режима движения в позициях Normal, Sport, Eco, Individual и Snow (4x4) доступен в качестве дополнительного оснащения с уровня комплектации Ambition и выше.

За счет электронно управляемой многодисковой муфты новый

автомобиль в полноприводной версии также обеспечивает оптимальное управление на скользкой дороге или при буксировке особо тяжелого прицепа.

Чтобы улучшить сцепление в режиме бездорожья, система контроля тяги (TCS) отслеживает равномерность вращения ведущих колес, а электронная блокировка дифференциала (EDL), взаимодействуя с системой ABS, притормаживает проскальзывающие колеса – так происходит перераспределение крутящего момента по осям и достигается наилучшее сцепление с дорогой. При необходимости также активируются системы помощи при подъеме и спуске Hill-Hold и Hill-Descent Control, которые поддерживают постоянную скорость на склоне.

Системы безопасности – адаптивный круиз-контроль на основе



Skoda Karoq имеет длину 4382 мм, ширину 1841 мм и высоту 1605 мм.

Колесная база переднеприводной версии равна 2638 мм, полноприводной – 2630 мм.





радар (ACC); функции обнаружения слепых зон и слежения за дорожным движением; Front Assist с радиолокационным датчиком, Park Assist, Lane Assist и Driver Alert – обеспечивают защиту пешеходов и удерживают компактный внедорожник на безопасном расстоянии от автомобиля, идущего впереди. Они облегчают водителю изменение полос движения и пребывание в переулке, помогают в парковке и информируют о важных дорожных знаках. Функция Emergency Assist доступна, если автомобиль имеет как адаптивный круиз-

контроль, так и Lane Assist. Он вступает в дело, если водитель по каким-либо причинам теряет управление автомобилем.

Те, кто намерен использовать Skoda Karoq на пересеченной местности, получают выгоду от пакета Rough-Road, который защищает от механических повреждений (например, от ударов или отскока гравия) и предотвращает попадание пыли, песка и грязи в моторный отсек или к кабельным жгутам. Комплект Rough-Road состоит из пластин защиты двигателя, кабелей, тормозных магистралей, защиты

топливной магистрали и дополнительных защитных пластиковых крышек.

В Skoda Karoq интегрировано множество коммуникативных решений, базирующихся на втором поколении модульной информационно-развлекательной системы Matrix. Весь функционал делится на две категории: информационно-развлекательные услуги Infotainment, а также услуги Care Connect, предоставляющие поддержку и помощь, в том числе и экстренный вызов. Автоматическая функция экстренного вызова активируется после несчастного случая, если, например, раскрылась подушка безопасности. Автомобиль устанавливает голосовое и информационное соединение с центром экстренного вызова и передает всю необходимую информацию. Водитель или пассажиры могут также запустить экстренный вызов вручную с помощью кнопки в специальном модуле, закрепленном под потолком.

Care Connect дает возможность через специальное приложение дистанционно управлять некоторым функционалом автомобиля: она способна передавать информацию о том, открыты ли окна, двери или люк в крыше, данные об уровне топлива в баке, позволяет управлять обогревом салона. Кроме того, она показывает местоположение автомобиля и при необходимости



задействует звуковые индикаторы и сигнальные огни для легкого визуального обнаружения.

Платформа Smart Link+, совместимая с Apple CarPlay, Android Auto и Mirror Link, доступна в качестве опции для базовой информационно-развлекательной системы Swing. Верхние уровни комплектации автомобиля оснащаются навигационными информационно-развлекательными системами Columbus и Amundsen с точкой доступа Wi-Fi. Управление ими осуществляется как через сенсорные дисплеи, так и жестами или голосом.

В новом автомобиле есть немало просто приятных мелочей, таких, например, как открытие двери багажника движением ноги под бампером; выдвигающийся и автоматически складывающийся буксирный крюк; электромеханический стояночный тормоз и многое другое.

По результатам независимых испытаний организация Euro NCAP присудила первому внедорожнику Skoda наивысший рейтинг — пять звезд, тем самым подтвердив, что Karoq при столкновении обеспечивает максимальную защиту водителя и пассажиров. Она обеспечивается прочным кузовом автомобиля, девятью подушками и «шторками» безопасности, ремнями безопасности с преднатяжителями и креплениями ISOFIX для детских кресел.

Если системы автомобиля распознают неизбежное столкновение, функция Crew Protect Assist закрывает



окна и люк, а также натягивает ремни безопасности. В случае столкновения происходит автоматическая разблокировка дверей, включение аварийной сигнализации и остановка подачи топлива. После удара функция Multi-Collision Brake активирует тормозную систему, предотвращая повторные столкновения.

В рамках Стратегии-2025 Skoda

планирует последовательное расширение модельного ряда, причем основной акцент будет сделан на линейке автомобилей класса SUV. Поэтому для чешского автопроизводителя очень важно, как его новинку встретят автолюбители. Запуск продаж Skoda Karoq на европейском рынке запланирован на вторую половину 2017 года. ■

**АВТОТРЕЙД**  
АВТОСТЕКЛА И АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК

**ЛЕТНЕЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН**

**ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ ДЛЯ ВСЕХ!**

**ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ И ДВИГАТЕЛЯ**

БОЛЕЕ 70000 НАИМЕНОВАНИЙ АВТОЗАПЧАСТЕЙ В НАЛИЧИИ

autotrade\_kz

ТОЛЕ БИ, 304, ТК НАР СИТИ, 3 ЯРУС, 21 БУТИК

+7-727-232-13-16, +7-777-341-4444

Реклама



## С ХАРАКТЕРОМ, НО БЕЗ ПАФОСА

Спустя 41 год после дебюта первого Volkswagen Golf GTI в мае в Вольфсбурге близ озера Вёртерзее (Австрия) состоялась мировая премьера новой версии предсерийного концепта «заряженного» компактного автомобиля Volkswagen Up.

Связь этих двух событий — самая непосредственная. Дело в том, что преемник модельной иконы образца 1976 года является носителем основных наследных характеристик, в числе которых компактный размер, небольшой вес, мощный двигатель, сложная

спортивная ходовая часть, сиденья Clark и, конечно, внешняя атрибутика — эмблемы GTI, красные полосы на фальшрадиаторной решетке и крышке багажника. Сзади новый Up имеет широкий спойлер. Двойные черные полосы над порогами переключаются с

цветом крыши, колпаков боковых зеркал и 17-дюймовых легкосплавных колесных дисков. Что важно, все традиционные характеристики в машине сочетаются с еще одним основополагающим принципом исторической модели Golf GTI — «без излишеств».

Кузов представленного концепта усилен высокопрочной сталью. Вес автомобиля составляет 997 кг. До 100 км/ч он разгоняется за 8,8 сек., а максимальная скорость равна 197 км/ч. Цветовую гамму новинки также можно назвать классической и типичной для GTI, это «красный торнадо», «чистый белый», а также металлик — «темное серебро», «черная жемчужина» и новый цвет GTI «costa azul» (синий).

Внутри автомобиля на спортивные возможности намекают рулевое колесо с кожаной отделкой и рычаг переключения коробки передач.

Вместе с Volkswagen Up немецкий концерн представил публике гибридную версию Golf GTE Performance. По заверению производителей, этому автомобилю на преодоление 100 км будет достаточно 1,6 л бензина и



VOLKSWAGEN UP GTI

# VOLKSWAGEN UP GTi



VOLKSWAGEN UP GTI



VOLKSWAGEN UP GTI



VOLKSWAGEN GOLF GTI



11,4 кВт/ч электроэнергии. В дизайне гибридную версию отличают синие полосы вместо красных, 19-дюймовые колесные диски и 17-дюймовые перфорированные диски тормозов с суппортами синего цвета. Мощность гибридной версии составляет 272 л. с. На электротяге автомобиль способен преодолеть до 50 км, но инженеры концерна работают над тем, чтобы увеличить этот скромный показатель.

Примечательно, что накануне премьерного показа английский автомобильный журнал Autocar назвал Golf GTI самым влиятельным автомобилем всех времен. Поэтому развитие Volkswagen собственной доктрины построения легкого несложного спортивного автомобиля в компактном формате выглядит решением вполне разумным и обоснованным. В пользу этого говорит и народная любовь к Golf GTI — на австрийском озере собралось около 20000 человек, среди которых было немало фанатов этой модели.

Как ожидается, производственная версия Volkswagen Up будет запущена в начале 2018 года.



## НОВЫЙ LEXUS NX

# ДАНЬ ТРАДИЦИЯМ ТАКУМИ

В Шанхае состоялся премьерный показ обновленной версии компактного кроссовера Lexus NX. Плановая модернизация не только изменила внешний облик и интерьер автомобиля, но и затронула производительность, улучшила управляемость и безопасность.

Модель вышла на рынок в 2014 году и с тех пор пользуется немалым спросом по всему миру, включая Северную Америку, Европу и Китай. Желая продолжить и закрепить этот успех, дизайнеры и конструкторы обновили практически всю переднюю часть нового NX. Они изменили верхнюю часть фальшрадиаторной решетки и бампер так, чтобы они более плавно перетекали в капот и передние двери. Фары головного освещения теперь имеют по три светодиодных излучателя, как в купе

LC, а противотуманки, отделившись от воздухозаборников, сместились в нижние углы бампера.

В задней части автомобиля изменилась пластиковая крышка бампера и нижний спойлер, задние фонари удлинены, стали крупнее хромированные наконечники выхлопных труб.

В интерьере нового NX на центральной панели приборов появился дисплей, выросший с 7 до 10,3 дюйма. Кроме того, конструкция панели





зарядки увеличена их сила тока. Аналоговые часы обрели простую конструкцию с более ярким наружным кольцом, и теперь они ориентируются на данные со спутников, автоматически корректируя время в разных часовых поясах.

Внимание к деталям в автомобиле отражает суть японского представления о высоком мастерстве – *takumi*. Это особенно заметно при взгляде на шитые детали салона. Производители утверждают, что такие сложные модели могут быть выполнены только с

управления HVAC значительно упрощена, на смену секции кнопок пришли четыре тумблера. Почти все элементы управления и переключатели, включая селектор режимов движения, рукоятку переключения передач и дверные ручки, теперь имеют металлическую отделку. Панель сенсорного интерфейса увеличена и переработана для удобства пользования, а подставка для руки изменена для максимального комфорта запястья. Поддон беспроводного зарядного устройства увеличился, что позволяет размещать в нем более крупные смартфоны. Порты USB расположены теперь в центре консоли, для более быстрой

## ЧЕХЛЫ НА ВСЁ

**Виз**  
АВТОАТЕЛЬЕ

### ДЛЯ ВАШЕЙ МАШИНЫ:

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

### ДЛЯ ВАШЕГО ДОМА:

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



Реклама

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

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



помощью ручного оборудования, оснащенного специальными иглами, устойчивыми к перегреву и обрыву нити.

Что касается производительности автомобиля, то ее прирост конструкторы связывают с тюнингом подвески, а точнее — с изменением рабочих параметров пружин, стабилизаторов и втулок. Впрочем, изменены в кроссовере и амортизаторы. Но самым большим новым изменением шасси NX является адаптивная регулируемая подвеска (AVS), пришедшая из конструкции LC 500. Благодаря этим доработкам автомобиль станет менее шумным и тряским.

Безопасность новой версии кроссовера, начиная с его стандартной комплектации, базируется на инновационной системе Lexus Safety System+, которая интегрирует такие технологии активной безопасности, как система предотвращения столкновений (PCS), радарный динамический круговой обзор, оповещение о выезде с полосы движения (LDA) и автоматический дальний свет (AHB).

Таким образом, обновленная версия NX предлагает то, что изначально сделало его популярным — привлекательный дизайн, удобство и удовольствие от вождения. ■



# LIFAN MURMAN



Новый пятиместный седан бизнес-класса вскоре выйдет на рынок Казахстана и стран СНГ. Модель Lifan 820 китайские автопроизводители в связи с этим специально переименовали в Lifan Murman, рассчитывая, видимо, на то, что новинка будет взламывать рынки также уверенно, как ломают океанские льды ледоколы одноименного проекта.

## КАК МАШИНУ НАЗОВЕТЕ, ТАК ОНА И... ПОПЛЫВЁТ?!

Лаконичный экстерьер, изложенный в классически правильных пропорциях, роднит новинку с лучшими образцами немецких седанов премиум-класса. Конструктив кузова специалисты Lifan разрабатывали при участии коллег из Ford Motor, а также профессионалов британской компании MIRA. В результате кузов приобрел элементы из высокопрочной стали, а в двери были интегрированы поперечные брусья безопасности.

Под капотом автомобиля кроется двигатель Lifan объемом 1,8 л мощностью 133 л. с. Мотор агрегируется с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Подвеска в Lifan Murman независимая — как спереди, так и сзади. Габариты

таковы: длина — 4865 мм, ширина — 1835 мм, высота — 1480 мм. Колесная база равна 2775 мм, а дорожный просвет составляет 121 мм.

Салон новинки может быть как полностью черным, так и комбинированным — в сочетании черного с темно-серым или бежевым цветом. Примечательно, что конструкторам удалось избавиться от центрального тоннеля, и это наверняка оценят пассажиры нового китайского седана. Порадует их и довольно вместительный багажник.

Наиболее доступная из двух версий автомобиля оборудована фронтальными и боковыми подушками безопасности, преднатяжителями ремней, ABS, магнитолой, задними датчиками

парковки и отделкой сидений искусственной кожей. Для базовой версии седана предлагаются 16-дюймовые легкосплавные колесные диски с шинами 215/60 R16.

Доплата позволит приобретателю Lifan Murman обзавестись атрибутами топовой версии: кожаным салоном, ESP, электроприводом регулировок по шести позициям для передних сидений, двухзонным климат-контролем, мультимедийной системой с большим цветным сенсорным экраном, камерой заднего вида, мультифункциональным рулевым колесом и стеклянной крышей.

Как ожидается, премьера седана Lifan Murman в Казахстане состоится к концу 2017 года, тогда же будет объявлена и цена новинки. ■





# МУЗЕЙ MAZDA В ГЕРМАНИИ

На юго-западе Баварии, в одном из старейших городов Германии – Аугсбурге в середине мая открылся первый за пределами Японии музей Mazda. В экспозиции представлены 45 классических автомобилей, являющихся ключевыми в истории марки.

Оживить прославленную историю нетрадиционно мыслящего автопроизводителя из Хиросимы решился местный дилер – компания Mazda Auto Frey при поддержке

представительства Mazda Germany. Музей расположен в центре города, в отреставрированном здании трамвайного депо. Помимо автомобильной экспозиции здесь есть

просторный зал для проведения различных мероприятий, ресторан и сувенирный магазин.

Среди экспонатов посетители музея могли видеть как модели, официально продававшиеся в Европе, так и исключительно редкие, доступные лишь в других частях света. Все представленные машины лишь небольшая часть личной коллекции семьи Фрей, которая занимается продажами автомобилей Mazda с конца 70-х годов прошлого века. Родоначальник коллекции Уолтер Фрей и его сыновья Маркус и Иохим лично восстановили многие экспонаты коллекции и путешествовали по миру в поисках редких классических экземпляров.

На открытии музея исполнительный вице-президент Mazda Motor Corporation Акира Марумото, тепло отзываясь об инициативе семьи Фрей, сказал, что в штаб-квартире Mazda очень гордятся тем, что Фрей являются частью



Историографы зафиксировали первое появление названия Mazda в 1931 году. Произошло оно якобы от имени древнеперсидского божества света, мудрости, интеллекта и гармонии Ахура Мазда, которое принято считать символом истоков восточной и западной культур. Впрочем, на официальном сайте японского автопроизводителя упоминается и другая версия: компания была названа по имени ее основателя — Дзюдзиро Мацуда, а уж то, что его имя созвучно с именем божества, оказалось просто приятной неожиданностью.

организации и создали что-то необычайное.

В экспозиции можно увидеть первый серийный пассажирский автомобиль компании — Mazda R360 1960 года выпуска, трехколесный легкий грузовик Mazda K360 (1962), купе Mazda Familia 1000 (1966), Mazda Cosmo Sport (1967), Mazda Luce R130 (1969), несколько поколений RX-7, а также такие раритеты, как переходные версии автобуса Parkway, пикапов, и многие другие машины, интересные с точки зрения технических решений и дизайна.

«Почему же японская марка обрела музей в Германии?» — спросите вы. Тут все просто. «Мазды» массово прописались на дорогах этой страны с 1970-х годов, и сегодня 323, 626 и особенно MX-5 известны большинству немцев, причем некоторым со времен их молодости. Оттого-то так приятно побывать в музее, освежить воспоминания и припомнить былые мечты...

Первый логотип марки с распростертыми крыльями, появившийся в 1936 году, символизировал маневренность, однако первый прототип легкового автомобиля появился лишь спустя четыре года. Производство этого компактного четырехместного седана сорвала Вторая мировая война. А в 1945 году, после страшной бомбардировки Хиросимы американцами, в уцелевших заводских цехах была организована больница скорой помощи. В Mazda Motor Corporation убеждены, что тогда, как дань уважения уникальному характеру жителей Хиросимы, и сформировались ключевые принципы марки: искать свой путь, никогда не сдаваться и стремиться к исключительности. Возможно, опираясь на эту философию, компания уже к концу 1945 года смогла начать выпуск коммерческих автомобилей, а в 1949 году стала поставлять свои трехколесные грузовики в Индию.

К концу 50-х годов линейка коммерческих автомобилей Mazda уже содержала 30 моделей — от мини-грузовиков до однотонного пикапа.



Mazda GO 1950 г. в.



Mazda K360 1962 г. в.



Mazda Carol 1962 г. в.



Чтобы представить столь крупную экспозицию, организаторам выставки требовалось немалое помещение. Старое трамвайное депо Senkelbach подошло для этого как нельзя лучше, ведь оно помимо обширной площади могло похвастаться еще и неповторимым шармом. Здание первого трамвайного депо было построено в Аугсбурге в 1897 году и сейчас находится под защитой государства как историческое наследие.



Mazda Luce 1500 1966 г. в.



Mazda Cosmo Sport 110 S 1968 г. в.

В это же время на предприятии началось внедрение компьютерных систем, и Тенуджи Мацуда, сын Дзюдзиро Мацуда, запустил расширение производства автомобилей в различных сегментах.

В мае 1960 года Mazda начала выпускать свой первый легковой автомобиль массового производства – городское купе «Mazda R360». Следующий, 1961 год стал знаменателен приобретением лицензии на право производства роторно-поршневого двигателя Ванкеля, а через два года японский автопроизводитель на Токийском автосалоне впервые в мире продемонстрировал свой двухпоршневой роторный мотор. С тех пор Mazda стала передовым центром, работающим в направлении развития роторно-поршневых двигателей.

В мае 1967 года Mazda запустила производство спортивного автомобиля, не похожего ни на что, когда-либо виденное миром. Первый серийный автомобиль Mazda Cosmo Sport 110 S с двухпоршневым роторным двигателем стал пионером в истории успешных

продаж двухмиллионного тиража автомобилей с роторным двигателем.

Кстати, тот факт, что Уолтер Фрей в 1978 году стал одним из первых дилеров Mazda в Германии, тоже связан с его увлечением идеей роторных двигателей. И сегодня посетители музея из сопутствующих экспозиции материалов могут многое узнать о принципах устройства и работы такого мотора. Впрочем, Mazda ведь прославилась не только благодаря им – параллельно компания производила автомобили с обычными поршневыми двигателями, а также с высокоэффективными дизельными.

Свой первый автомобиль Mazda Cosmo Sport Уолтер Фрей приобрел в Нью-Джерси в 1980 году. Этот автомобиль расположен сейчас в центре коллекции, на самом почетном месте. Вместе с сыновьями Уолтер Фрей сумел собрать и восстановить по всему миру 120 автомобилей Mazda – все, что выпускались с 1930-х годов.

Устроители выставки обещают периодически обновлять экспозицию, пополняя ее очередными экземплярами, чтобы сделать ее интересной на протяжении многих лет. Они также надеются на то, что это место станет центром для крупных автомобильных событий.



Mazda RX-7 1984 г. в.  
(С роторным двигателем Ванкеля)



Mazda AZ-1 1992 г. в.

НА 20%  
ЭФФЕКТИВНЕЕ  
В РЕЖИМЕ  
ПРОБОК\*



МГНОВЕННАЯ ЗАЩИТА С МОМЕНТА ЗАПУСКА.  
НАЖДЫЙ РАЗ, КОГДА ВЫ НАЧИНАЕТЕ ДВИЖЕНИЕ.

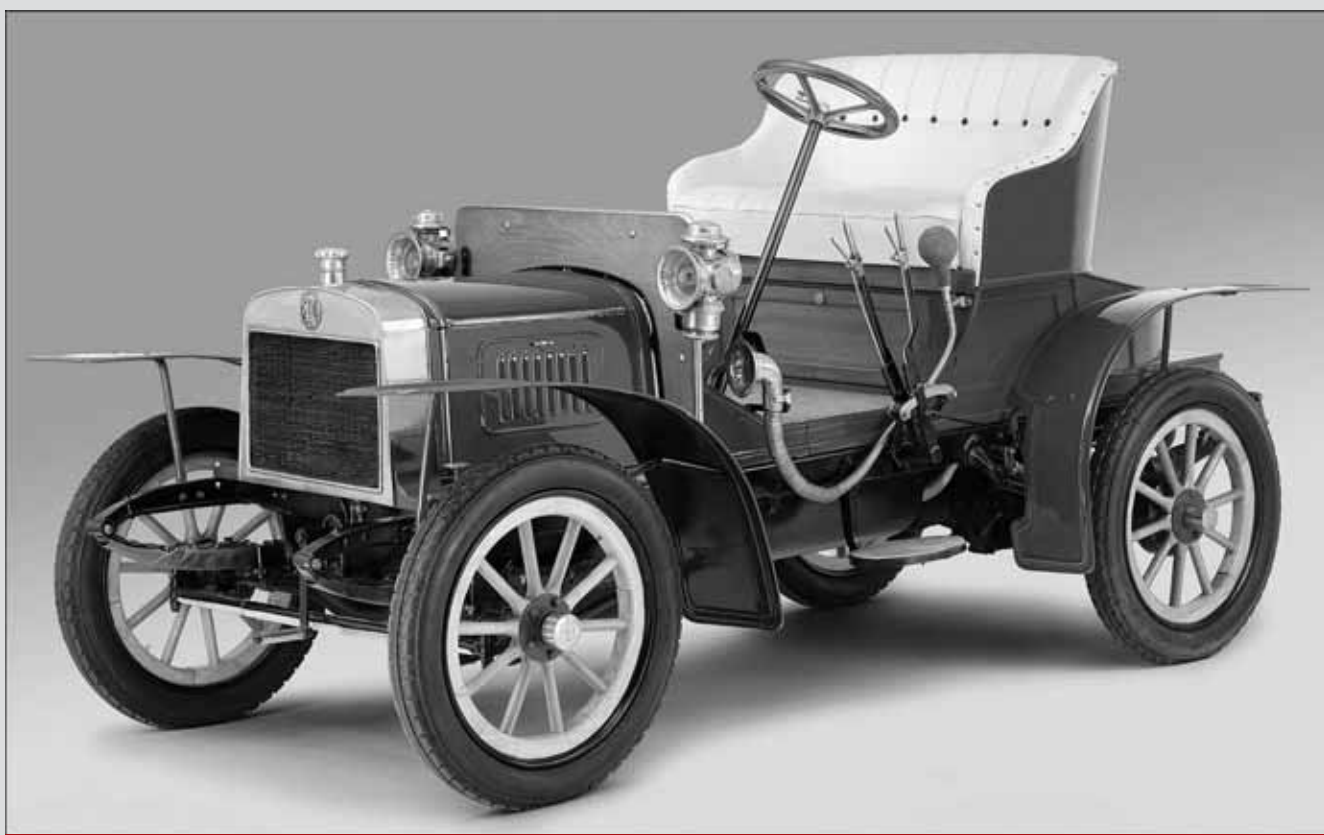
\*по сравнению с промышленным стандартом OM646LA

PHAEETON  
ultimate automotive solutions

Компания TOO «Фазтон Ди Си» - Phaeeton DC - официальный дистрибьютор смазочных материалов Castrol в Республике Казахстан  
www.phaeeton.kz, shop.phaeeton.kz, +7 (727) 3 560 560

IT'S MORE THAN JUST OIL.  
IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol  
MAGNATEC  
STOP-START



## ИЮНЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

### 90 лет назад

23 июня 1927 года образована «Секция эстетики и цвета» General Motors. Во главе нового отдела встал Харли Эрл, незадолго до того, еще в ранге независимого кузовщика, впечатливший руководителей корпорации своими работами для марок LaSalle и Cadillac. Можно сказать, что Эрл стал первым штатным стилистом в автомобильной истории. Поначалу вложения в «Секцию» были сравнительно невелики. За год численность ее сотрудников достигла полусотни (маловато для гигантской корпорации), и все они независимо от марки, для которой работали, ютились в общем зале, разделенном подвижными перегородками. Полноразмерные глиняные модели лепили в отдельном плохо освещенном помещении, а для оценки внешнего вида макетов «на воздухе» и сопоставления с продукцией конкурентов приходилось затаскивать машины на крышу. По мере того как GM двигалась от успеха к успеху, улучшались и условия для стилистов, но окончательно проблемы с планировкой рабочего пространства решились только в 1955 году с открытием масштабного Технического центра General Motors. Сам Харли Эрл в руководящей должности рисовал немного, зато он

прекрасно умел словами донести до своих сотрудников собственные идеи и пожелания начальства. Кроме того, Эрл как никто умел находить и привлекать в

свой отдел талантливых дизайнеров со всей страны. Через «Секцию» прошли десятки звезд американского автодизайна. И лишь деспотизм Эрла,



Nissan 70 1937 г. в.



Nissan 70 Phaeton

обострившийся ближе к пенсии, подталкивал часть из них сменить место работы. Успехи отдела, переименованного позже в «Секцию стиля», в конечном итоге привели к примату художников над инженерами в автомобильной промышленности США и потере ею мирового первенства. Однако без американских машин «золотых десятилетий» история была бы куда более пресной.

#### 80 лет назад

1 июня 1937 года дебютировал Nissan 70 – первый легковой автомобиль, выпускавшийся под данной маркой. По сути, эта модель была копией американского Graham Paige Crusader. Именно у компании Graham Paige специалисты и управленцы «Ниссана» учились автомобилестроению. Началось все с покупки полного набора оборудования с современной, но простаивавшей из-за неважного рыночного положения Graham Paige фабрики. Установив сборочные линии в Японии, «Ниссан» начал выпуск малолитражек Datsun 14. Спустя пару лет решили развить успех крупногабаритной моделью. Это в США Crusader считался машиной небольшой

и довольно заурядной, а в Стране восходящего солнца он стал высокотехнологичным гигантом. Автомобиль был настолько велик по японским меркам, что занимал больше половины ширины большинства тогдашних дорог. Впрочем, высокая цена ставила барьер для распространения этих «мастодонтов». Фактически главным покупателем Nissan

70 стала армия. Мощная вместительная машина хорошо подходила на роль штабного авто. Именно по этой причине сборка продолжалась до декабря 1943-го. Наиболее полезным для компании Nissan стал двигатель 70-й модели: 3,7-литровая «шестерка» отлично подходила и для среднетоннажных грузовиков, поэтому мотор с некоторыми изменениями выпускался намного дольше, чем легковая модель, – до конца 50-х.

#### 60 лет назад

23 июня 1957 года в Ле-Мане состоялся гоночный дебют Ferrari 250 Testa Rossa в кузове Scaglietti. В рейтинге культовых моделей «Феррари» эта машина стоит на втором месте после 250 GTO (1963). Побеждающих «Феррари» было немало, но именно своеобразный внешний вид выделяет «Тестароссу» 57-го года. Серджио Скальетти хотел сделать одновременно и обтекаемый кузов, и чтобы тормоза хорошо охлаждались потоком воздуха. Фактически получился двухместный формульный болид с крыльями над колесами. И быстра была Testa Rossa по-формульному: с трех литров 12-цилиндрового мотора сняли 300 л. с. и максимальная скорость достигала 270 км/ч. У этого экстремального двигателя крышка головки (testa) блока цилиндров была выкрашена красным (rossa), что и объясняет красиво звучащую добавку к цифровому индексу. Первая гонка шедевра Феррари – Скальетти сложилась неудачно: одна машина так и не смогла стартовать, а другая, идя на втором месте, сошла из-за поломки поршня. К концу года ситуация выправилась, и в итоге Ferrari 250 Testa Rossa стала одной из наиболее успешных гоночных машин в истории. За пять лет было добыто немало побед

Ferrari 250 Testa Rossa 1957 г. в.



Opel Kadett A 1962 г. в.



Opel Kadett A 1962 г. в.



в престижнейших заездах, включая три «Ле-Мана». Правда, в 59-м автомобиль «переодели» в новый кузов с полностью интегрированными крыльями, не в последнюю очередь потому, что фабрика Скальетти была перегружена заказами на серийные авто. Имя Testarossa (теперь слитно) вернулось в 1984-м для первого после долгого перерыва полностью нового дорожного суперкара Ferrari.

#### 55 лет назад

11 июня 1962 года собраны первые экземпляры Opel Kadett A. Решение «Опеля» возобновить присутствие в компактном классе после 22 лет перерыва было вызвано успехом «Фольксвагена-жука» и общим повышением спроса на автомобили на фоне «экономического чуда» в ФРГ. Свой легендарный статус «Фольксваген» приобрел главным образом в США, и обеспокоенность штаб-квартиры General Motors успехом этой машины дала старт проекту собственного европейского компакта. После утверждения базовых параметров проект разделился на две части, из которых выросли немецкий Opel Kadett и британский Vauxhall Viva. «Кадет» дебютировал первым в этой паре. По сравнению с «Жуком» это был намного более совершенный

автомобиль: лучше управляемый, более вместительный и быстрый. Литровый 4-цилиндровый мотор «Кадета» — первый полностью новый двигатель «Опеля» после войны — весил всего 96 кг и легко раскручивался до 6000 об/мин и выше. В зависимости от степени сжатия мощность равнялась 40 или 48 л. с. На момент презентации существовал единственный кузов — двухдверный седан. Позже добавились и другие варианты: купе, универсал и люксовый седан с более угловатой носовой частью. Вопреки ожиданиям, «Кадет» не стал конкурентом для «Фольксвагена». Несмотря на минимальную разницу в цене, роли

автомобилей разделились довольно четко: «Жук» оставался любимцем рабочего класса, а маленький «Опель» обрел популярность среди служащих. В США успех «Кадета», даже по меркам импорта, был ограниченным: мода на компакты прошла быстро и немецкая машина GM оказалась для американцев слишком тесной и маломощной. Тем не менее за три года сделали почти 650 тыс. штук, после чего произошла смена поколений. Kadett поколения В избавился от основных недостатков модели 62-го года, став заметно крупнее и получив более мощные моторы объемом от 1,1 до 1,9 литра.

#### 30 лет назад

1 июня 1987 года представлен седан Hyundai Sonata. В отличие от японцев, потративших много лет на формирование положительной репутации перед выходом в престижные сектора рынка, корейцы «пошли на повышение» после первых же экспортных успехов. Имя Sonata с 1985 года использовалось для люксового исполнения модели Stellar, но этот шаг не оправдался — для выхода в бизнес-класс нужна была полностью новая модель. В те годы Hyundai еще не был тем мощным автомобилестроителем, каким является сейчас, и его модели базировались на механике фирм-партнеров, главным образом Mitsubishi. «Соната» еще не была исключением, но кузов и салон у нее оригинальные, спроектированные не кем-нибудь, а Джуджаро. Автомобиль не совершил прорыва, но благодаря своевременному обновлению линейки двигателей, включавшую 16-клапанную двухлитровую «четверку» и трехлитровый V6, смогла удержаться в чартах на достойной позиции, оставлявшей шансы следующему поколению. Движение вперед было постепенным, и потребовалось почти два десятка лет, чтобы «Сонату» стало возможным поставить на одну доску с прочими заслуженными моделями сегмента E. ■

Hyundai Sonata 1987 г. в.





# ДИАГНОСТИКА СИСТЕМЫ: ВНИМАНИЕ К КОМПОНЕНТАМ

Специалисты компании DENSO напомнили автолюбителям и профессионалам о ключевых факторах эффективного сгорания топлива и способах первичной диагностики неисправностей системы зажигания.

В современных двигателях с высоким КПД и низким уровнем выбросов для обеспечения эффективного сгорания топливоздушная смесь требуется высокая стабильная выходная мощность зажигания.

Высокое напряжение, как известно, обеспечивается катушкой зажигания, преобразующей низкое напряжение аккумулятора в тысячевольтный заряд, подающийся на свечи зажигания. По сути, катушка зажигания стержневого типа является трансформатором, состоящим из первичной и вторичной обмотки на металлическом сердечнике. Первичная обмотка преобразует электроэнергию низкого напряжения в магнитную. Вторичная обмотка преобразует изменения магнитного потока в электроэнергию с высоким напряжением. Сердечник же является магнитным контуром.

До недавнего времени автопроизводители широко использовали распределительные системы зажигания, в которых высокое напряжение от катушки раздавалось на свечи. Сегодня в двигателях применяются системы зажигания без распределителя (ДИ), называемые еще системами непосредственного зажигания (DIS). В таких устройствах высокое напряжение образуется в катушках стержневого типа, интегрированных в каждую из свечей зажигания.

Так или иначе, если катушки зажигания выходят из строя до истечения предусмотренного срока службы, то причин может быть несколько: низкий заряд аккумуляторной батареи, перегрев катушки из-за внутренних коротких замыканий, неисправность проводов высокого напряжения или механическое повреждение.

Признаком повреждения катушки зажигания может быть отсутствие искрообразования; двигатель может глохнуть на ходу, но запускаться повторно; могут возникнуть пропуски зажигания, тогда снизится динамика двигателя, автомобиль будет медленно, неохотно разгоняться.

При возникновении проблем с зажиганием в автомобиле с электронной системой зажигания, как правило, загорается контрольная лампа неисправности двигателя и выводится диагностический код неисправности (DTC). В этом случае необходимо убедиться в

отсутствии трещин или нагара на корпусе катушки зажигания, проверить, нет ли коррозии или износа на свечах зажигания, нет ли на них следов воды и масла. Стоит проверить правильность соединения катушки зажигания со свечами.

В свою очередь, свечи зажигания тоже важнейший компонент системы, оказывающий непосредственное влияние на эффективность двигателя. Высокое напряжение создает ток разряда между центральным и заземляющим электродами, образуется искра, воспламеняющая сжатую топливоздушную смесь. Разряд происходит примерно за 0,001 секунды, и так как процесс этот весьма непрост, значение в нем имеет не только мощность искрового разряда, но и точность и стабильность.

Работая со свечами зажигания, стоит иметь в виду, что помимо оригинальных компонентов присутствуют запчасти с улучшенными характеристиками. К таковым можно отнести, например, иридиевые свечи зажигания. Их высокая воспламеняющая способность и долговечность обеспечиваются сверхтонкими электродами (0,4 мм) с иридиевым покрытием.

Итак, для того чтобы добиться эффективной работы двигателя и, как следствие, должных эксплуатационных характеристик автомобиля, мастер, занимающийся решением проблем системы зажигания, должен быть внимательным ко всем компонентам данной системы, не ограничиваясь поиском одной-единственной причины неполадок.

Реклама



**Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!**  
**www.sobek.kz**

## Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА




**Спецодежда  
и защитная  
обувь**





**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**

# ГОНКА – ЭТО СТРАСТЬ, РАСЧЕТ И ВЫДЕРЖКА

Казахстанский автогонщик алматинец Александр Артемьев, семикратный чемпион страны по автокроссу, недавно вернулся на родину из Венгрии, в упорной борьбе с сильнейшими соперниками завоевав серебро II этапа ETCC. Спортсмен на днях побывал в редакции нашего журнала и рассказал об увлечении автогонками.



**А. АРТЕМЬЕВ**

С самого раннего детства будущий чемпион бредил автомобилями. Он сам затрудняется объяснить причину этой страсти.

— Родители были далеки от этого, но мне машины нравились: звуки, запахи, модели — все, что с ними связано, — вспоминает Александр. — Когда стал взрослее, увлекли автомобильные гонки. Отправить меня в спортивную секцию картингистов родители возможности не имели, но зато они позволяли мне проявлять себя, гоняя на семейной «копейке» по заброшенному автодрому — отработывал различные упражнения, которые выискивал в литературе и интернете, сам ремонтировал машину.

Как-то мы поехали на соревнования — кажется, это был мотокросс. И там мне посоветовали обратиться к нескольким специалистам. Однако большинство из тех, к кому я обращался, отвечали мне что-то вроде «Много вас тут таких! Иди гуляй...». Осадок неприятный от такого отношения, конечно, был, но рук я не опустил. Раз или два в неделю ездил с отцом на полигон и упорно продолжал самостоятельные занятия.

Потом на соревнованиях по автокроссу я услышал, что можно обратиться к Владимиру Бородину. Он меня в моем увлечении поддержал. Вечером после школы я приходил в бокс, чинил выдавшую виды «копейку», а потом гонял на ней. На выходные к соревнованиям ставил на нее каркас, снимал фары и глушитель, а после состязаний все повторял в обратном порядке, и родители ездили на ней на работу и домой. Так вот все и начиналось.

Потом, когда я уже начал работать, приобрел собственный автомобиль — гоночную «восьмерку». Стал семикратным чемпионом Казахстана по автокроссу, дважды выигрывал зимние трековые гонки. После этого были гонки на картингах среди автогонщиков, где я тоже оказался быстрее всех. И тогда мне предложили попробовать свои силы в «кольце». Я наладил связи с ребятами из Красноярска, у которых были соответствующие автомобили и трассы. Поехал, попробовал, однако машина оказалась не очень надежной, у меня развалился поршень. Но я ведь понимал, что приехал попробовать, потягаться с теми, кто выступает в другой дисциплине, имеет высокий уровень пилотажного мастерства. Хотелось понять, чего стоит мое семикратное чемпионство на их уровне. Попав в команду, я выступил в «Лужниках» на



Мастер спорта РК Александр Артемьев за свою карьеру участвовал более чем в 50 соревнованиях различных уровней, где сумел одержать свыше 20 побед. Помимо состязаний по автокроссу он ярко проявил себя в кольцевых гонках и в зимних гонках в России.

тяжелой дождливой гонке по бетонным плитам. Тогда удалось занять два третьих места. Это был своего рода звоночек: значит, я могу выигрывать не только в Казахстане, но и в России. Тогда я принял решение участвовать в полном сезоне чемпионата. Продал в Алматы свою «восьмерку», да и еще много чего, нашел спонсоров и отправился на чемпионат. Сезон выдался непростой. Но в целом, суммарно, мне удалось завоевать бронзу. Выиграл же заводской пилот АвтоВАЗа. Я понимал, как непросто будет обойти его с моим бюджетом, не имея притом собственного гоночного автомобиля.

Следующий сезон я также провел в России, оттачивая мастерство. Тем временем поменялись технические требования, и наша машина перестала им соответствовать по скоростным параметрам, пришлось их подтягивать. Были в ту пору и многочисленные аварии, столкновения... То есть я учился. Учился обгонять, выходя к старту на заведомо более медленном автомобиле, чем у соперников. Результаты обнадежили, но для достижения лидерских позиций явно ощущался недостаток бюджета, а хотелось идти дальше — пробовать свои силы в Европе, где уровень спортсменов, как известно, очень высок и борьба идет за тысячные





доли секунды. Я нашел очень интересную серию Volkswagen Golf Cup, в которую немецкий автопроизводитель вливал немалые средства и привлекал молодых пилотов, хотя я, по меркам современного автоспорта, таковым себя уже не считаю. Как гостевой пилот, я принял участие в двух гонках и понял, что стоит поработать над техникой пилотирования, приблизив ее к европейской. Основной мой интерес заключался в том, что там доступна телеметрия лидера. По ней можно корректировать свои действия, приемы и стратегию. Я не на видео, а по техническим показателям увидел

отличия своего вождения: как и где я нажимаю тормоз, как открываю газ и поворачиваю руль. Основная сложность была в торможении, европейские гонщики делали это совсем иначе, чем я. Они использовали трейлбрекинг (легкое быстрое касание педали тормоза в повороте), ставили автомобили в занос до самого апекса (точка траектории, ближайшая к внутреннему краю дороги). То есть были определенные тонкости, которые на видео незаметны, во времени круга значительно не сказываются, но тем не менее дают некоторое преимущество. Я тогда был на секунду медленнее, чем они – нас

разделяла целая пропасть! И поэтому для меня было важно знать все. Через некоторое время разрыв сократился до долей секунды.

В чемпионате Volkswagen Golf Cup было около 25 машин из восьми или десяти стран мира. Все пилоты – молодые, горячие амбициозные ребята. Конечно, я понимал, что стать чемпионом будет невозможно, мой уровень был ниже, но тут ведь как в шахматах – хочешь быть гроссмейстером, нужно играть с мастерами, учиться у них. Кроме того, хотелось понять, где предел моих умений и возможностей. Вот тогда-то я и нашел в Казахстане спонсоров: меня поддержали две компании, которые помогли принять участие в полном сезоне на достаточно мощной машине, более 300 лошадиных сил.

Начинал я с 18-й позиции, затем перешел на 14-ю, вошел в десятку. Причем 17 машин пришли к финишу в одной секунде! Представляете, стоило допустить малейший промах, и ты оказывался в хвосте пелотона. Это было очень круто! Затем я продвинулся в пятерку, а после и в тройку лидеров, даже лидировал, пока не получил пенализацию... Пожалуй, все, что можно назвать мастерством пилота, я получил именно там.

Потом меня пригласили проехать за российскую команду SMP Racing, чему



я был очень рад. Мы взяли серебро в Испании. К тому времени, к сожалению, из-за финансовых проблем прекратил свое существование Volkswagen Golf Cup.

Я решил попробовать свои силы в одной из гонок WTTS, так как финансовых средств на полный сезон у меня не было. Не нашлось и спонсоров. Эти соревнования ступенью ниже чемпионата мира, достаточно высокий уровень. Проходила гонка в Венгрии, на трассе «Формулы-1» Хунгароринг (Венгерское кольцо). К сожалению, техтребования поменяли как раз накануне соревнований. Мы приехали на машине DSG (Direct Shift Gearbox – коробка передач с синхронизированным переключением), так как она дешевле. Большинство же пилотов было на автомобилях с секвентальной коробкой передач. Мы рассчитывали на то, что нам будет разрешен меньший вес, но все пошло в одном весе, а это значило, что я в любом случае буду на 1,5 секунды медленнее. Это физика, тут ничего поделаться нельзя. Но было интересно. Во второй гонке я стартовал с первой позиции и сказал себе: «Сколько смогу удерживать эту позицию, столько и буду ее держать». К собственному удивлению, к середине гонки я все еще был первым, потом меня догнал лидер чемпионата чех Петр Фулин. И я понимал, что он меня обгонит. Так и случилось. Началась борьба за второе-третье места.

Финишировал я в результате четвертым, уступив третье место буквально на последних метрах. Но самое радостное было в том, что я понял, что не все у меня так плохо. Я отстал от Фулина на 0,6 секунды. Технические испытания SEAT показывали отставание моей машины от его на 1,5 секунды – значит, практически я оказался быстрее лидера.

С прошлого года я вел переговоры со спонсорами по поводу участия во втором этапе этого же чемпионата на секвентальной коробке, чтобы понять уже без всяких условностей, каков мой уровень. Спонсоры в последний момент отказали в помощи, но отступить от цели я уже не мог, так как если бы не приехал на гонку, пострадал бы мой договор с испанской командой. Во-вторых, мне и самому было бы обидно потерять цель, к которой я стремился через упорные занятия на симуляторе, через сопоставление телеметрии и так далее. Я принял решение участвовать, хотя финансовых средств, откровенно говоря, не хватало. Тут выручила испанская команда Vaporo motorsport, которой я безмерно благодарен. Они



предоставили возможность вносить деньги по мере возможности и даже внесли за меня стартовый взнос.

Уже в тренировочных заездах мы поняли, что показываем очень неплохие результаты. Настройки наших машин отличались от тех, что были у авто большинства выступавших спортсменов. Иногда настройки казались весьма необычными, но механики видели в них логику и выполняли мои запросы.

В квалификации мы работали на полную. Я показал второе время, которое смог удерживать довольно долго. Но затем мы откатились на пятую позицию, поменяли комплект шин, и я снова занял вторую строку с разницей в тысячные доли секунды от лидера и преследующего. Вдруг мне говорят, что этот круг мне аннулируют, так как я превысил трак-лимит. Возможно, это действительно имело место, так как был предпоследний круг, была последняя попытка заехать в боксы и поменять шины. Пока их меняли, мне диктовали,

сколько секунд я должен снять на каких секторах. С закрытыми глазами представлял все это, потом выехал, полкруга прогрева и начал собирать идеальные сектора. Когда пересек финишную черту и увидел, что время очень и очень хорошее, в рацию услышал призыв продолжать в том же духе. Но я не смог бы повторить этот результат на ежезных шинах. Когда я, заехав в бокс, спросил, зачем нужно было ехать еще один круг, мне сказали, что боялись, что мне снова не засчитают результат. В общем, мы выиграли 0,4 секунды! По меркам данного чемпионата это пропасть! Я был очень удивлен и обрадован, тем более что нам противостоит Honda. Подозвали венгерские пилоты, поздравили, сказали: «Мы хозяева этой трассы и постоянно гоняем на ней. Но мы не знаем, как показать такое время!» Было очень приятно. Состоялась пресс-конференция, и вдруг... нам сообщают, что результат аннулирован из-за того,





что я во время квалификации не заехал в бокс, когда меня вызывали. Начали разбираться. Мне говорят, что показали на табло мой стартовый номер с красными огнями. А я все время смотрел на табло, помнил о требованиях, но чтобы там горел мой номер — не видел. Собрали консилиум судей, они настаивали на своей высокой компетенции и в конце концов решили просмотреть видео. На нем зажженным мой номер мы тоже не увидели. Судьи признали свою ошибку, однако стали ссылаться на какие-то пункты и подпункты регламента, который состоит из нескольких томов.

После того как я показал лучшее время, машину в боксе тщательно

изучили технические специалисты и никаких нарушений не выявили. То есть все говорило о том, что я действовал в рамках правил и показал честное время. Я ехал не на бумаге воевать, поэтому организаторам и судьям мне ответить было нечего. Я все сказал на трассе.

В общем, мне аннулировали квалификацию. Тогда мы возложили надежды на вторую гонку, ведь даже если в первой мы окажемся в аутсайдерах, то благодаря реверсивной решетке во второй гонке стартовать будем в числе первых.

Первую гонку я спокойно ехал на восьмой позиции. Конечно, было некомфортно, я мог бы ехать быстрее, но в данном случае важнее было не

допустить ошибок. Финишировал я шестым, то есть все шло по намеченному плану. Но по окончании гонки на техническом контроле мне заявили, что у меня было нарушение границы трассы. Причем шесть раз! На мое предложение просмотреть запись мне ответили, что есть решение судей и просматривать ничего не требуется. К моему результату добавили 20 секунд, и тем самым я был отброшен на десятую позицию. Команда пришла в бешенство, начались разбирательства с судьями, но результат остался прежним. А это означало отсутствие в реверсивной решетке и старт в хвосте пелотона, последним.

Решили ехать быстро, но без нарушений, без контактной борьбы, чтобы результат остался в протоколе. Ехать было тяжело, пришлось действовать осторожно. Зато я старался сыграть психологически, давил на нервы соперников, показывал атаки и провоцировал на то, чтобы идущие впереди перегревали шины и допускали другие тактические ошибки. В результате я добрался до борьбы двух быстрых пилотов — чеха Петра Фулина и венгра Золта Сабо, которые вели борьбу в очень агрессивной манере, с большим выворотом колес. Я занял выжидательную позицию и круга два-три ехал за ними, отстав на полтора корпуса, так как если будет авария, я должен буду успеть уклониться, а если ее не будет, мне необходимо успеть



проскочить. Периодически я демонстрировал им выходы на атаку, но им было не до меня. Кроме того, они понимали, что я физически не смогу пролезть между ними: они перекрывали собой всю трассу. И вот в одном из скоростных поворотов на скорости около 200 км/ч впереди идущая машина венгра «потеряла заднюю ось», наскочила на поребрик. Произошло столкновение, и машина Золта Сабо улетела в отбойник. Я успел среагировать на эту ситуацию, так как, в общем-то, был к ней готов. Так я оказался на третьей позиции, преследуя две стремительные «хонды» швейцарцев. Пройти мимо них я не мог: они, следуя командной тактике, просто не пускали меня. Но я давил, снова имитировал атаки. Они поочередно перекрывали траектории, а я грел их шины. Давил их круг, другой. Вижу – выворот колес у них на раннем газе такой, что машина буксует и долго не выдержит. Так и вышло. За круг до финиша на скорости 215–217 км/ч Петер Рикли не смог правильно войти в поворот, чем я и воспользовался. Лидер гонки Крис Шрайбер, обнаружив, что остался без командной защиты, занервничал. Я стал давить на него, и лидер стал допускать ошибки. Сел уже к нему на бампер. А он вылетел с трассы и оттуда стал меня выдавливать. Можно было бы допустить контакт с ним, он наверняка улетел бы, а я финишировал первым. Но я был почти уверен, что снова окажусь крайним и меня задвинут. Поэтому прикрыл газ и откровенно уступил трассу, при этом еще и потерял немного в управлении, но абсолютно комфортно финишировал вторым.

В общем, я доволен результатом. Есть, конечно, неприятный осадок от того, что мог бы стать первым, но не стал. Рад, что попробовал свои силы в



тяжелых условиях, с достойными соперниками и даже вопреки отсутствию финансирования, необъективному судейству мне удалось показать скорость. Я доволен. К сожалению, непонятно, что будет дальше, потому что спонсоров как не было, так и нет, у меня необходимых средств тоже нет. Остается только надеяться, не опускать рук и продолжать тренировки.

Корр.: Как вы считаете, какие качества можно считать основными для автогонщика?

– В первую очередь я бы назвал хладнокровие, потому что все хотят жать газ до упора, мчаться на максимуме, но на самом деле важно уметь сохранять баланс скорости и возможностей автомобиля. Выдержка нужна и для победы в борьбе характеров.

Корр.: Как вы готовитесь к гонкам, находясь в Казахстане?

– У меня есть симулятор, на котором я отрабатываю различные методы и приемы для тренировки

мышечной памяти. Не зазубриваю, я подчеркиваю, а вдумчиво прорабатываю. Есть в этой работе свои особенности, например жесткость пружины на тормозной педали симулятора не совпадала с жесткостью педали реального автомобиля. Пришлось немного переделывать конструкцию. Работаю также с «он-бордами», с телеметрией, поддерживаю физическую форму – совершаю пробежки в маске, чтобы на гонках хватало кислорода.

Жаль, что в нашем городе нет условий для реальных тренировок на автомобиле, поэтому преимущественно тренирую и программирую голову. Перед гонками тоже ведь нет возможности долго адаптироваться: одна-две сессии, квалификация – и все. С другой стороны, это очень хорошая школа, которая учит быстро соображать и схватывать с лету.

Корр.: В ваших словах неоднократно прозвучало, что важно иметь сильного соперника. А в «домашних» тренировках вы пользуетесь этим приемом?

– У нас много быстрых пилотов, но скажем так: уходить в картинг мне не хотелось бы, а сосредоточиться на кузовных сериях я не могу, так как, во-первых, нет собственного гоночного автомобиля, а во-вторых, на картинговой трассе невозможно отработать, к примеру, торможение с 250 до 80. Поэтому соперники есть, но нет условий.

Корр.: На каких автомобилях вы выступали?

– В России я выступал на Lada Kalina, в Казахстане ездил в ралли на Subaru, в Европе гонял на Volkswagen и SEAT. Общепринятая практика соревнований – когда гоночный автомобиль принадлежит команде, она его содержит, доставляет, устанавливает базовые настройки. Затем, если это допускается





контрактом, пилот с инженером команды доводит машину под собственные требования. Как правило, эти автомобили плотно задействованы в гоночных соревнованиях и таким образом финансово оправдывают вложения в их не дешевое содержание. Если говорить о марке автомобиля, то в Венгрии это был SEAT Leon от испанской команды Varoro motorsport.

Корр.: Какие автомобили больше подходят для автоспорта?

– Все зависит от технического регламента и от того, какую задачу ставит автопроизводитель. Мне лично больше нравятся европейские автомобили, несмотря на то что в

повседневной жизни я передвигаюсь на старом дизельном Nissan Patrol. На том SEAT, на котором я недавно гонял, стоит абсолютно стандартный 2,0-литровый турбированный бензиновый двигатель EA888 от Golf R, просто изменена программа. У него полка момента достигается при 1650 оборотах. Мне не приходилось ездить на автомобилях, в которых это было бы возможно. По ощущениям это супер! Нажимаешь газ в пол, и машина из-под тебя стреляет практически на любых оборотах. Это очень серьезная инженерная работа, реализованная в стандартном автомобиле. Сейчас в кузовных чемпионатах неплохие результаты

демонстрирует Honda, она за счет своеобразной геометрии кузова очень хороша в поворотах. Двигатель отлично работает «на верхих».

Корр.: Перед тем как ехать на автомобиле конкретной марки, вы же должны к нему приспособиться. Как вы это делаете?

– Запрашиваю техдокументацию, а управляемость изучаю в ходе тестовых заездов перед соревнованиями, и некоторые параметры мы в команде корректируем. Так что скорее автомобиль приходится подстраивать под пилота, а не наоборот.

Корр.: Государственные структуры не проявляют никакого интереса к вашей успешной спортивной карьере?

– Наверное, у нашей страны в данный момент есть задачи поважнее... Я не претендую на помощь государства, больше рассчитываю на предпринимателей, которым могу быть полезен в плане медиаотдачи, рекламы. Я открыт для любых предложений, потому что очень хочу гонять, хочу достичь своего максимального уровня.

Корр.: Как относится к вашему увлечению семья?

– Моя жена с поры нашего знакомства знает, чем я увлечен. Я уже тогда предупредил ее, чтобы она не ждала, что со временем в этом плане все будет проще и легче. «Будет только сложнее», – сказал я. Предупредил, что буду тратить на гонки немалые суммы и много времени.





Потому никаких иллюзий у нее не было. И я очень благодарен жене и двум своим дочерям за понимание и поддержку. Они очень тяжело переживают какие-то мои неудачи и всем сердцем радуются успехам.

Корр.: Супруга ездит на гонки вместе с вами?

— Нет, она оставалась дома с детьми. Только в Венгрию мы поехали вместе, так как девочки уже подросли. Сильно переживала, порой даже сильнее, чем я, особенно когда рядом со мной произошла авария.

Корр.: В вашей карьере аварии наверняка тоже были?

— Да, конечно. Были и столкновения, и перевороты... Не очень хорошо было от этого моему позвоничнику, но я помимо автоспорта занимался восточными единоборствами и баскетболом — думаю, это помогло мне быстрее восстанавливаться.

Корр.: Какие задачи перед вами стоят сегодня?

— Хотелось бы в следующем году проехать весь чемпионат, а не участвовать в отдельных этапах. Результат чемпионата дал бы мне полную картину того, чего я заслуживаю.

Кроме того, тогда бы появился шанс поучаствовать в чемпионате мира WTCC. Сейчас я считаю, что и там мог бы добиться весомого результата.

Корр.: Каковы затраты на чемпионат?

— Если говорить о ETCC, то сезон там обойдется в 150–180 тыс. евро, не считая перелета и проживания. Понятно, что я летаю самыми бюджетными авиакомпаниями и живу в самых недорогих отелях.

Корр.: Как вы оцениваете интерес к автоспорту в Казахстане?

— Могло бы быть лучше. Да и было... Сейчас, видимо, сказывается непростое состояние в экономике страны. Я помню те времена, когда, выступая в автоспорте, участвовал в полуфинале: было много машин со всей страны. Впрочем, сейчас на трассе «Сокол» тоже собирается немало машин — значит, к кольцевым гонкам интерес есть. К сожалению, не видно такой активности в картинге, хотя эта дисциплина — основа кольцевых гонок. Но трассы есть. Наверное, и ситуация со временем изменится. Энтузиасты не забрасывают своих увлечений, надежда на прогресс есть.

Корр.: Автогонщики — люди

суеверные? Как лично у вас это проявляется?

— Очень интересный вопрос. Я человек с высшим образованием, стараюсь много читать и узнавать... Тем не менее... Перед гонкой вспоминается все, что так или иначе может принести успех. Логика куда-то пропадает. Если как-то что-то когда-то было связано с высоким результатом, ты делаешь это вновь. Наверное, и потому, что ездим на больших скоростях. На моих глазах в Смоленске несколько лет назад разбился пилот, с которым я незадолго до старта непринужденно разговаривал о чем-то. То есть... Понимаете, спорт такая штука, где ты не можешь все рассчитать и продумать, все равно есть стечение обстоятельств, есть удача — то, на что ты не можешь повлиять.

Корр.: Чем вы зарабатываете на жизнь?

— У меня есть небольшая IT-компания, мы продаем компьютерную технику.

Корр.: Насколько важен в автоспорте возраст пилота? Юность — это самоотверженная смелость, бесшабашность и азарт. Они многое решают?

# LESJÖFORS

ПОСТАВЩИК ПОЛНОГО  
АССОРТИМЕНТА ПРУЖИН

Самый **широкий в мире** ассортимент  
винтовых пружин

Свыше **10,000** пружин для  
Европейских и Азиатских моделей

Соответствует качеству оригинала  
**Гарантия 3 года**

**100 %** ассортимента всегда в наличии!



Quality

Range

Service

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



— Да, здесь два ключевых момента. Первый — финансовая составляющая. В чемпионате Volkswagen Golf Cup принимал участие финский спортсмен, гонявший в «Формуле-3», в гонке Porsche, очень быстрый пилот. И получилось так, что в одном из заездов он допустил ошибку — рано открыл газ, и у него сорвало переднюю ось. Машина прижалась к бетонной стене ограждения. Он мчался, прилипнув к бетону, не отпуская газа. Оторвал крыло, дверь, но потерял только две позиции. По окончании заезда к нему подошел его отец и стал упрекать, что, мол, снова ему выставят большой счет за машину. Подошел к возмущенному отцу тренер и, отозвав в сторону, сказал: «Не попрекай его деньгами, он должен думать только о результате. Если хочешь высказать возмущение, говори все мне,

а парень должен думать только о победе».

Так вот, когда ты молод, вкладываешь все собственные деньги в гонку, тебя точит мысль о том, что нужно быть осторожнее, чтобы сберечь автомобиль. Но на соревнованиях высокого уровня это мешает. Нужно рисковать, переходить грань и снова возвращаться.

Второй момент — то, о чем вы сказали. Когда человек молод, он бесшабашно смел. На старт Volkswagen Golf Cup выходили пилоты 15, 17, 18 лет. Они ехали как в последний раз в жизни! Я тоже принял эту тактику и не раз оплачивал счета за оторванные сплиттер, крыло, детали обвеса. Но без этого — никак. Некоторым спортсменам, кстати, счета за повреждения автомобиля оплачивают

автопроизводители.

В формульных гонках, например, необходимо тонкое чувство трассы. И я думаю, что оно с годами становится хуже, несмотря на то, что со временем приходит опыт и накапливаются знания. Тонкость ощущений с возрастом теряется.

Корр.: В нашей стране есть специалисты, которые квалифицированно готовят машины к гонкам?

— Да, безусловно, такие люди есть. Я регулярно встречаюсь с ними, делюсь опытом, наблюдаю, какие изменения они производят с машинами, какие прогрессии закладывают. В картинге специалистов больше, в кольцевых гонках пока маловато. Но в любом случае нам есть чему учиться за рубежом, где опыт участия в гонках, подготовки автомобилей исчисляется десятилетиями. Там специалисты постоянно погружены в тему, непрерывно занимаются исследованием параметров машины, они все время находятся на соревнованиях. Конкурировать с их объемом знаний наши технари, конечно, не смогут.

Корр.: Куда идти и к кому обращаться тем, кто увлечен автоспортом, гонками?

— Я бы посоветовал найти картодром или клубы, где можно взять картинг на прокат. Почему? Потому что именно картинг является основой формирования и развития гонщика. И уж конечно, я против гонок на дорогах общего пользования.

Корр.: В заключение хотелось бы



задать вам вопрос, интересующий многих автомобилистов, далеких от автоспорта. Часто приходится слышать и читать о том, как велика роль высокотехнологичного моторного масла с «интеллектуальными молекулами» или насколько хороши шины с наноконпонентами и ламелями «в форме лапы дикого канадского лесного кота». Стоит ли к этому прислушиваться людям, едущим на утилитарных автомобилях, или нужно пропускать это мимо ушей, расценивать как маркетинговые уловки?

— Если говорить о максимальном результате, то важным может быть все — любая новация, которая обывателю может казаться мелочью. Но если посчитать, сколько тот же обыватель потратит на высокотехнологичное оснащение, то это действительно покажется неразумным. Нужно иметь холодную голову и здравый рассудок. Если автомобиль уже дышит на ладан, то масло Motul спортивной серии его не спасет. А вот новому автомобилю с передовым оснащением и обслуживанию должно соответствовать, и материалы подбираться согласно техрегламенту.

Что касается шин, то как минимум они должны быть по сезону. В более тонких нюансах — решать самому авто владельцу. Конечно, стоит минимизировать риски, но если финансы этого не позволяют, тут уж приходится обходиться без шика.

А маркетинг... Ну что ж, компании тоже хотят зарабатывать.

Корр.: Насколько комфортно вы чувствуете себя на дорогах Алматы?

— Хороший вопрос. Когда я возвращаюсь из Европы и выезжаю на наши дороги, неизбежно переживаю период адаптации. Но я вообще езжу по городу очень неспешно, пропуская вперед тех, кто спешит, так как здесь у меня не гоночная задача, а цель безопасно добраться из точки А в точку В. Серьезных проблем я не ощущаю и вижу, что сейчас стало ездить лучше, чем некоторое время назад. Более того, я часто езжу по городу на велосипеде, мне это нравится. И с передвижением на двух колесах сейчас стало проще. Не идеально, конечно, но вполне терпимо. Водители стали признавать велосипедистов полноценными участниками дорожного движения. Прогресс есть, будем надеяться, что будет еще лучше.

Корр.: Да. Я желаю вам новых побед и высоких свершений!



## МОТИР® НАРИСУЕМ ЛИНИЮ

Автомобилисты обращают внимание на дорожную разметку, только чтобы соблюдать правила, и лишь мимоходом отмечают, что линии на дороге хорошо видно даже в темноте из-за того, что они светятся. Интересно ли вам узнать, какие краски для разметки используют?



Дорожная разметка ежедневно подвергается серьезным механическим нагрузкам, а также воздействию окружающей среды: солнца, дождя, ветра и т. д. Поэтому краска для ее нанесения должна обладать особенно высокими эксплуатационными характеристиками.

Компания «Автомаляр» предлагает аэрозольную краску МОТИР на основе акрила для разметки дорожных линий. Многофункциональная краска отвечает всем современным требованиям и имеет широкую палитру цветов.

**Она обладает следующими преимуществами:** устойчивость к механическим воздействиям; отличное сцепление с поверхностью; хорошие покрывающие свойства; высокая стойкость к загрязнению; медленное выцветание; безвредность для окружающей среды.

**Благодаря этим свойствам представленные краски подходят для следующих отраслей:**

безопасность дорожного движения; выставки, массовые мероприятия; логистика; машиностроение; содержание парковок и стоянок; спортивные мероприятия; художественно-оформительская деятельность; лесная промышленность; картография, маркшейдерия; добывающая промышленность.

Краска для разметки линий LINEMARKER поставляется в баллонах по 0,75 литра. С ее помощью вы легко нанесете качественные линии, рисунки на асфальт или другую схожую поверхность.

А если вам нужно временно раскрасить какое-нибудь пространство в яркий цвет (детский праздник, свадьба, спортивное мероприятие или любое другое торжество), вы можете легко это сделать при помощи нашей краски ECOMARKER, которая легко удаляется с поверхности обычной водой.

Представленные нашей фирмой краски для маркировки являются плодом многолетних разработок и опыта немецких специалистов, и отлично подходят для применения в различных сферах деятельности.

Также в ассортименте магазина «Автомаляр» есть разметочные машины для нанесения маркировки и линий с помощью аэрозольных красок «МОТИР». Они отличаются простотой использования и максимальной точностью нанесения.



Официальный представитель МОТИР в Казахстане  
группа компаний «АВТОМАЛЯР»  
г. Алматы. Тел. +7 (727) 290-84-53,  
+7 707 225 3933 www.avtomalyar.kz



С 8 по 11 июня в городе Белореченске Краснодарского края прошел I этап крупнейшей российской квадроциклетной серии Can-Am X Race, больше известной как Can-Am Trophy Russia, но в этом сезоне соревнования впервые прошли под новым именем. К тому же за семилетнюю историю своего существования гонка давно уже отошла от формата «трофи», максимально приблизившись к формату и правилам «ралли-рейда».

Но как бы в насмешку над организаторами погода преподнесла свои сюрпризы в виде затяжных проливных дождей, аномальных для данного региона в это время года, которые превратили раллийную трассу в настоящее месиво, причем, по

отзывам даже опытных гонщиков, столько грязи им не приходилось видеть за всю свою спортивную карьеру. В результате несколько спецучастков пришлось отменить из соображений безопасности, а часть перекроить, поскольку даже маленькие

броды разлились и превратились в речки шириной метров восемь и глубиной до полутора метров, став непроходимыми для техники.

На старт соревнований вышло 56 экипажей. В самом многочисленном классе ATV (квадроциклы) – 19 пилотов. Класс SSV разделили на три категории: SSV Standard – мотовездеходы стандартной комплектации (14 экипажей), SSV Sport (12 экипажей) и SSV Super Sport, где соревновались турбированные мотовездеходы (13 экипажей).

Среди участников были и спортсмены из Казахстана – четыре квадроциклиста в классе ATV и один экипаж в классе SSV Sport.

После традиционных административных и технических проверок и торжественного открытия соревнований на Центральной площади города гонщикам предстояло пройти пятикилометровый пролог (точнее 5,40 км), по итогам которого определились стартовые позиции





**ATV**

- 1 – Владислав Маликов (Лобня, МО)
- 2 – Сергей Храмушин (Москва)
- 3 – Александр Максимов (Йошкар-Ола)

**SSV Standard**

- 1 – Сергей Лошкарев / Евгений Третьяков (Белореченск / Москва)
- 2 – Станислав Трильев / Алексей Волокитин (Екатеринбург)
- 3 – Сергей Колчин / Виктор Басарукин (Златоуст / Радужный)

**ПОБЕДИТЕЛИ:**

**SSV Sport**

- 1 – Тимур Шигабутдинов / Виталий Евтехов (Казань / Днепр)
- 2 – Радик Гарифьянов / Ришат Шайхулов (Набережные Челны)
- 3 – Алина Миннахметова / Сергей Скрипка (Казань / Москва)

**SSV Super Sport**

- 1 – Ирек Миннахметов / Евгений Павлов (Казань / Тверь)
- 2 – Артем Хайруллин / Алексей Кузьмич (Москва / Люберцы)
- 3 – Рафаэль Фаттахов / Антон Ладыгин (Казань / Екатеринбург)



участников. А в течение последующих трех дней – преодолеть в общей сложности порядка 600 км. Данная местность не позволила организаторам сделать трассу более разнообразной, и она оказалась зажатой между сельхозугодьями и полями фермеров. Поэтому гонка проходила по принципу «бахи», когда один и тот же спецучасток (круг) гонщики проезжали по несколько раз с перерывом на техсервис.

По итогам гонки казахстанский экипаж SSV Sport Сергей Кистанов / Максим Антимиров, пробив в первый день гонки сразу два колеса и отставая от лидера почти на 20 часов, выбыл из борьбы. На квадроцикле Романа Жемкова вышел из строя мотор, восстановить который оперативно не удалось, и Роман покинул гонку, проехав всего лишь несколько десятков километров. Казахстанцы Владимир Альбицкий, Дмитрий Шилов и Кирилл Солоха заняли соответственно 9, 10 и 11-ю позиции в своем классе ATV.

Гонка по факту оказалась непростой, и до финиша смогли добраться лишь 39 экипажей из 56 стартовавших.

Следующий этап состоится 26–29 июля 2017 на территории Республики Марий Эл, а третий этап Can-Am Trophy Russia пройдет с 6 по 9 сентября этого года в Астраханской области. ■



**Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!**  
[www.sobek.kz](http://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



# GORILLA DRIFT ENERGY

Полномасштабный чемпионат по дрифту вот уже третий год подряд проходит в Казахстане и с каждым очередным этапом набирает обороты. Прошедшие 4 июня соревнования можно считать международными, поскольку состязаться с казахстанскими дрифтерами приехали пилоты из соседней Киргизии и привезли с собой восемь «корчей». Кроме того, в этот раз было зарегистрировано и рекордное количество участников – 34.



Второй этап чемпионата по дрифту Gorilla Drift Energy состоялся на уже ставшей привычной и полюбившейся как участникам, так и зрителям площадке СТК Sokol. В качестве главного судьи, как и на протяжении нескольких прошлых этапов, вновь выступил Дмитрий Семенюк – участник D1 GP (чемпионат профессионального дрифта, проходящий в Японии) и организатор RDS Vostok (официальные соревнования России по дрифту в Восточном регионе). Прошедший этап был полон сюрпризов.

Дрифтеры из Киргизии завоевали все призовые места в классе Street – автомобили, не оборудованные каркасом безопасности. Братья Дмитрий и Владислав Сметанко заняли первое и третье места. А на втором месте



ENERGY II



Звание «Крэш дня» получил Дмитрий Залеский, вернувшийся в дрифт после длительного перерыва и тут же разбивший «корму» своего свежеекрашенного автомобиля о бетонные блоки ограждения.

Следующий этап чемпионата по дрифту пройдет в Астане в конце июня. А затем гонщики вернуться на дрифтовые площадки лишь осенью, чтобы провести еще два этапа соревнований. ■

расположился их товарищ, также из Бишкека, Виталий Батяйкин.

Впервые на дрифтовой арене зрители увидели ВАЗ-2105, причем в классе профессионалов PRO. Это был Степан Павли, и тоже из Бишкека. И хотя «пятерка» выбыла из борьбы еще в топ-16, она успела завоевать симпатию зрителей.

Но самым непредсказуемым стал подиум класса PRO. Первое место завоевал Олег Бугреев из Астаны, шедший к этой победе в течение трех лет. На втором месте расположился Антон Авдеев. Он же стал и победителем квалификации, набрав недостижимые пока для многих наших дрифтеров 100 баллов. А третье место занял Владислав Дорофеев, объехавший в финале чемпиона прошлого сезона Георгия Колядинова, притом что это всего лишь второй дрифт в жизни Владислава.

Приз в номинации «Лучший отжиг», который обычно присуждают наиболее надымившему пилоту, в этот раз достался Андрею Леонову, чей автомобиль загорелся во время заезда.

# ALFA Equip

**ОБОРУДОВАНИЕ  
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА**



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



**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ  
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ**



ПК, г. Алматы, ул. Халиуллиной, 32,  
 тел.: (727) 264 59 11, (727) 379 48 51, факс: (727) 264 59 26,  
 E-mail: [alfa@equip.kz](mailto:alfa@equip.kz), [www.equip.kz](http://www.equip.kz)

Гран-при Монако всегда был жемужиной «Формулы-1». Но главной здесь считается не роскошь отелей или пришвартованные яхты, а уникальные характеристики гоночной трассы.

Учитывая, что в этом году лидерство переходило от Ferrari к Mercedes и обратно, предугадать, кто же будет сильнейшим в средиземноморском княжестве, было невозможно. Было лишь предположение, что более короткое шасси Ferrari поможет лучше маневрировать на узких улочках Монако. С начала свободных заездов так и пошло. Феттель и Райкконен уверенно удерживали лидерство и заняли весь первый ряд стартового поля. Стоит отметить, что пул впервые за 9 лет взял



## ГРАН-ПРИ МОНАКО



Райкконен. Боттас стартовал третьим.

Старт прошел спокойно, почти вся первая десятка сохранила свои позиции. Тем, кто ждал борьбы, стоило надеяться только на пит-стопы. После остановок и правда произошли изменения. Благодаря более позднему обслуживанию Феттель вышел в лидеры, а Риккардо — на третье место. На этом борьба в лидирующей группе закончилась. Хотя позади них все было намного жестче, вплоть до поворота Верляйна.

Пилоты Ferrari завоевали первый дубль с Гран-при Германии 2010 года и вывели команду в лидеры Кубка конструкторов. Феттель упрочил свое лидерство над Хэмилтоном до 25 очков.

Гран-при 2017 года уже приучили болельщиков, что заранее угадать победителя невозможно. Оставалось лишь строить предположения, что после того, как в Монако Ferrari уверенно завоевали победный дубль, в Канаде, где трасса совершенно иная, преимущество окажется на стороне Mercedes.

Так и вышло. Хэмилтон и Боттас хорошо выглядели на свободных заездах и завоевали первую и третью позиции на старте. Вторым и четвертым стартовали Феттель и Райкконен. Зрители ждали борьбу колесо в колесо между Ferrari и Mercedes, но обстоятельства сложились иначе. Блестяще стартовавший Ферстаппен задел болид Феттеля и сломал



## ГРАН-ПРИ КАНАДЫ

тому переднее крыло. Себастьян был вынужден отправиться в боксы и откатился на последнее место. Райкконен неудачно стартовал и пропустил нескольких соперников.

Конкуренты Mercedes самоустранились. Феттель на протяжении всей гонки прорывался вверх, и до нижней ступени подиума ему не хватило всего пары секунд. Третьим финишировал Риккардо. Хэмилтон и Боттас же завоевали для Mercedes дубль. Притом что пилоты Ferrari набрали всего 18 очков, немецкая команда вновь возглавила Кубок конструкторов. Но Хэмилтону все еще оставалось 13 очков до лидирующего Феттеля.



Шестой этап чемпионата мира по ралли прошел в Португалии. Именно там продолжалась напряженная борьба между тремя командами.

После первых спецучастков лидерство в гонке захватил пилот M-Sport Мадс Остберг. После этого на первой строчке успел побывать Пэддон на Hyundai, но закрепиться на ней смог только Яри-Матти Латвала на Toyota.

Однако гонка продолжала испытывать на прочность участников, и следующей жертвой стал сам Латвала, который потерял после аварии пять минут. Его оплошностью воспользовался Отт Тянак и возглавил гонку. Позади него отставание сокращал действующий чемпион – Ожье.

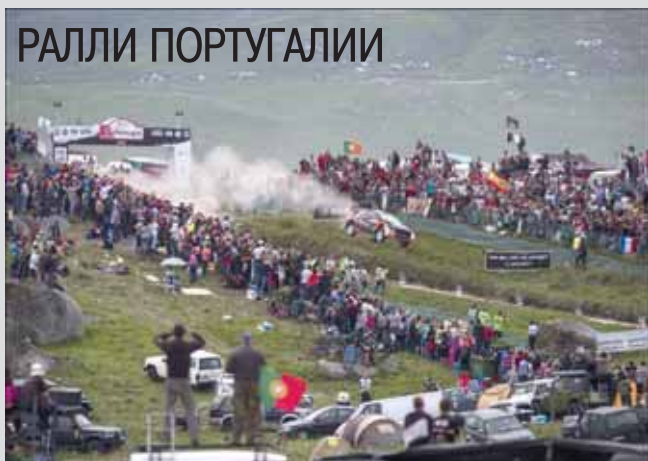


Возможно, давление со стороны Себастьяна так повлияло на Тянака, но на СУ-12 и он потерял шансы на победу, попав в аварию.

Ожье стал единоличным лидером, опережая почти на 20 секунд гонщика Hyundai Тьерри Невилля. Еще в пяти секундах позади расположился другой представитель корейской команды – Дани Сордо. Невилль старался догнать Ожье и даже сократил отставание до 15 секунд, но этого оказалось недостаточно.

Себастьян выиграл вторую гонку в этом году и увеличил свой отрыв в чемпионате до 22 очков (все от того же Невилля). Занимавший третье место в чемпионате Латвала проигрывал уже 40 очков.

## РАЛЛИ ПОРТУГАЛИИ



Ралли Сардинии отмерило собой половину чемпионата по ралли 2017 года. С самого начала гонки казалось, что преимущество на этот раз останется за Hyundai. Так, Тьерри Невилль лидировал по ходу шейкдауна, а Хейден Паддон удерживал первое место почти с самого начала гонки. Лишь на первых спецучастках ненадолго на первое место пробился гонщик Toyota Юхо Хяннинен. Но вскоре представители корейской команды Пэддон и Невилль оккупировали первые места. Лучшим из остальных на тот момент был Мадс Остберг из M-Sport. Однако скоро его опередил Отт Тянак.

Во второй половине гонки преимущество Hyundai, которое казалось



## РАЛЛИ САРДИНИИ



незыблемым, стало исчезать. Сначала возникли проблемы с тормозами у Невилля. Из-за этого он потерял минуту, пропустив вперед Тянака и Латвалу. Затем авария вывела из гонки Пэддона. Лидером оказался Отт Тянак. В тройку вернулся Невилль. Оставшиеся до финиша допы ничего не изменили, и Тянак одержал первую в карьере победу.

Этот успех помог ему занять третье место в зачете чемпионата, в 33 очках позади лидирующего Ожье. На втором месте укрепился Тьерри Невилль с отставанием на 18 очков от лидера.

В командном зачете M-Sport уже на 40 очков опережает соперников из Hyundai.

## Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №5-2017

Э		П	Р	А	К	Т	И	К
Г			А		И			О
О	П	А	Л		П	С	Ё	Л
И		Г	О	П	А	К		Е
З		А		О		О		Н
М	А	Т		Т	И	Т	Л	О
	Н	А	Р	О	Д		Е	
	И			Л	Е	М	М	А
	С	А	М	О	А			Т
		Р		К	Л	Ю	К	А
Г	Ю	Г	О		И	М	А	М
И		О		О	С	О	Б	А
З	О	Н	Т		Т	Р	О	Н

					Мастерская фотографа	Японский трезубец		Деньги в долг
Наложат при переломе	Шапочка турка		Остров в Японии					
			... Бульба		Вымогательство денег			
	Гаражный кооператив						Очко с подачи в теннисе	
	Бренная материя		... по имени Иа		Вид налога		Родина шёлка	
Учащаяся ВУЗа	Источник дохода		Глупость		Обдумывание недоброго дела		Знаменитый афинский оратор	
Пробег в конном спорте	Водный цветок							
					Русский серебряный рубль		Партия запевалы	
	Спортивная игра		Особое изящество					
					Не выносите из избы			
"Герб" индейца	Часть корабля		Кустарник-паразит					
					Партия, серия			

Водитель, запомни: личный ангел хранитель летает со скоростью не более 100 км/ч!

На рынке: — Куры, куры! Дамочка, посмотрите, это же не кура, это мечта! — Чем вы их кормили? — А зачем это вам? — Я тоже хочу так похудеть!

Если тебе удалось обмануть человека, то это не значит, что он дурак. Это лишь значит, что тебе доверяли больше, чем ты того заслуживаешь.

...Муж и жена сидят в ресторане. К мужу подходит очаровательная барышня, чмокает его в щеку и уходит, ничего не сказав. Жена злобным тоном спрашивает: — Кто это такая? — Отстань... Я сейчас думаю о том, как я буду объяснять, кто Ты такая...

— Запомни, сынок: умный человек всегда во всем сомневается. Только полный идиот может быть в чем-то абсолютно уверен. — Ты в этом уверен, папа? — Абсолютно!

Таксист, выслушав мое «я опаздываю», посоветовал сказать начальству «да debil какой-то вез и не туда завез, час потратил». Отличная страна, душевные люди!

Из диалогов службы поддержки: — У меня компьютер не видит принтер, я уже и монитор на него повернула, а он все равно пишет, что не видит. Что мне делать? — Пальцем покажите.

— Ты куда собралась? — Замуж... — А что вещей так мало? — Так я ненадолго...

Наш ответ на шекспировский вопрос «Быть или не быть?» прост — «Ээээ, была — не была!»

Вы не замечали, что когда едешь за рулем, тот кто едет быстрее вас — козел, а кто медленней — идиот?

Вчера минут 15 пыталась перейти дорогу. По зебре! Никто не пропускал. Тогда я взяла в руки кирпич, улыбнулась и пошла. Пропустили даже гаишники с мигалкой! Вывод: улыбайтесь — люди становятся добрее!

Недавно узнал, что на севере Швеции у местных водителей есть традиция моргать фарами, предупреждая о том, что на дороге олень! Я Вам так скажу: «У нас тоже есть такая традиция»...

АвтоВАЗ хочет выпустить беспилотный автомобиль. Передайте им, что толкнуть авто с горки под крики «оба на, сама поехала» — это еще не беспилотник.

Молодой пират подходит к капитану Флинту и говорит: — Капитан, мне подбросили голубую метку, я знаю, что черная метка означает, что меня скоро убьют, но что означает голубая — не знаю?! — Также ничего хорошего, — ответил Флинт.

Если взять ипотеку в 20 миллионов, то выплачивать ее 25 лет. А если украсть 20 миллионов, то сидеть 7 лет. Эта мысль не дает мне покоя.

Мотоциклист на дороге, как вурдалак по жизни. В зеркалах не отражается.



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

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

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

FORD — пр. Суюнбая, 38а  
RENAULT CENTER — пр. Суюнбая, 185д  
HYUNDAI AUTO — пр. Суюнбая, 245а  
TOYOTA CENTER — пр. Суюнбая, 151  
SUBARU MOTOR — ул. Тюлькубасская, 2  
NISSAN A-MOTORC — пр. Суюнбая, 243  
ASTER AUTO — 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  
БАВАРИЯ — пр. Аль-Фараби, 107/1

# СПРАШИВАЙТЕ ЖУРНАЛ В КИОСКАХ ВАШЕГО ГОРОДА!



# РЕКОМЕНДОВАН ЧЕМПИОНАМИ РАЛЛИ

ЗАМЕНА МАСЛА НА LOTOS  
- ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА  
ТВОЕГО ДВИГАТЕЛЯ



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



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

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

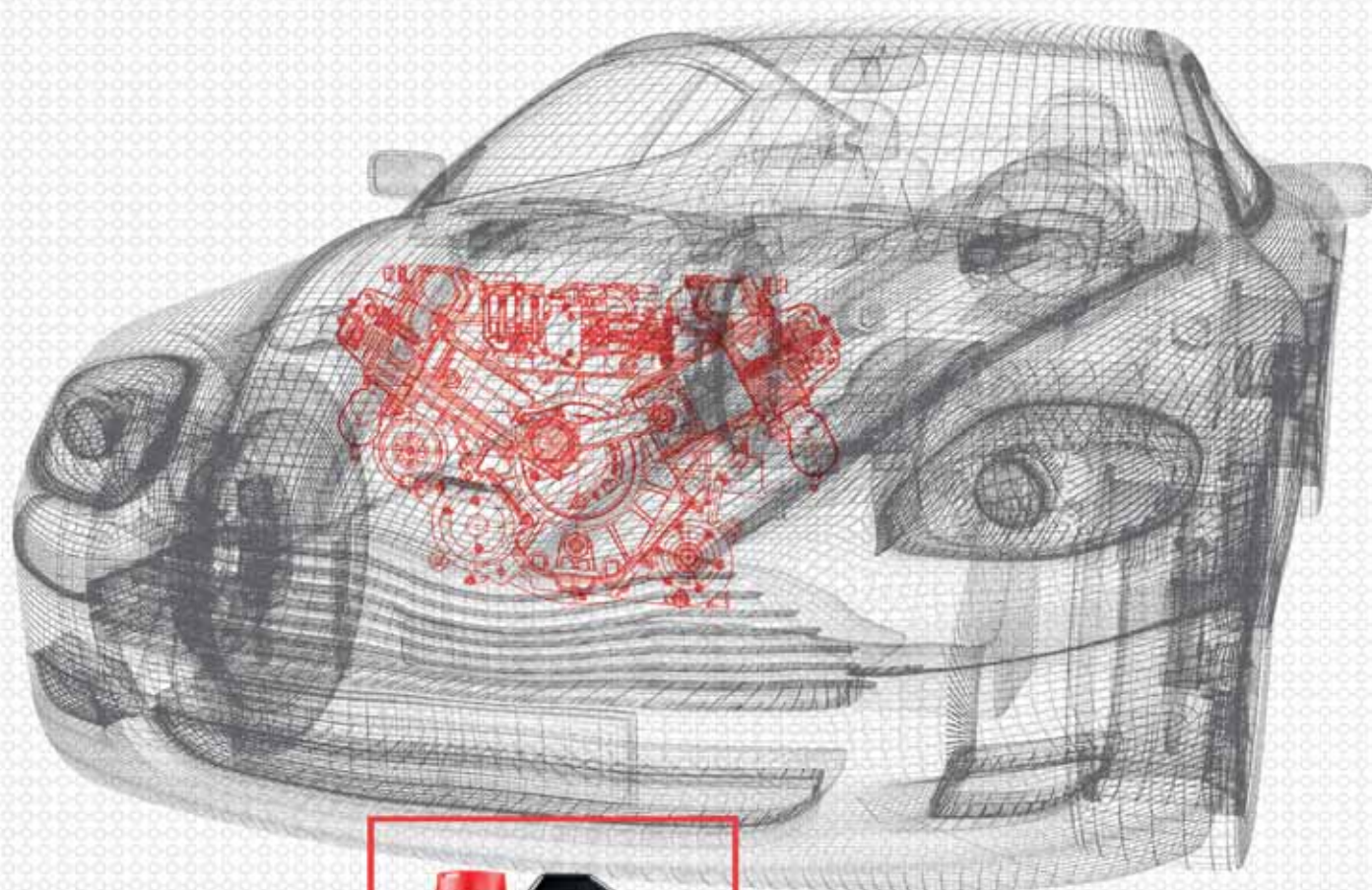
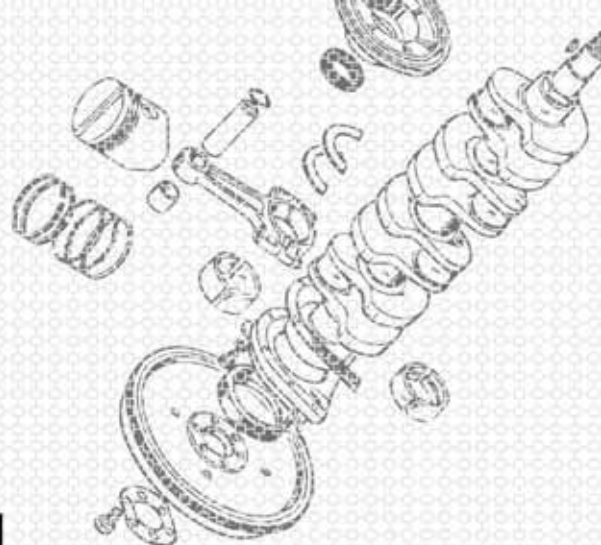
# MOTUL

**КОГДА**

**СТРАСТЬ И ОПЫТ**

**СОЗДАЮТ ИННОВАЦИИ**

**В МИРЕ МАСЕЛ**



Реклама



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