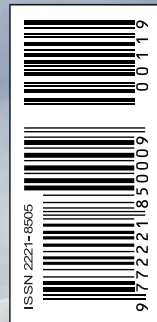


**11**  
лет

**pitstop**  
www.pitstop.kz



**TOYOTA SUPRA GR**  
**CADILLAC XT6**  
ШОУРУМ

**FERRARI MONZA**  
АРСЕНАЛ

**ARDEN JAGUAR AJ4**  
**BRABUS CLASSIC**  
ТЮНИНГ

**NISSAN TERRANO**  
ТЕСТ-ДРАЙВ



**NISSAN LEAF**



**MOTO GUZZI V85 TT**



ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

АВТ

МАСТЕР



Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса



ЖУРНАЛ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости на рынке спец-инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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



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

[WWW.A-MASTER.KZ](http://WWW.A-MASTER.KZ)



# ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

**Журнал Pitstop № 1 (136) 2019**

Издается ежемесячно с октября 2007 г.  
(12 номеров в год)

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

Свидетельство № 9058-Ж от 20.03.2008 г.

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

**Рекламный отдел:**

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

**Отдел распространения:**

тел.: +7 (727) 260-85-27. Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

**Дизайн и верстка:** РИА Nouvelle www.nouvelle.kz  
Авторы номера: Андрей Сафонов, Сергей Камнев, Серик Туленов, Михаил Логинов, Егор Белоусов.

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

**Отпечатано:** Print House Gerona. г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124.

Ежемесячный тираж – 5000 экземпляров

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

Nouvelle Kazakhstan ©2019



**ЭХ! В НОВОЙ ЛОДОЧКЕ, ДА В КРАСНОЙ КЕПЧОКЕ...**

Ferrari недавно представила две свежие модификации модели Monza – SP1 и SP2. Эти автомобили, которые будут выпускаться ограниченной серией, отражают новую концепцию Icona, примечательную единением легендарных образов спортивных Ferrari...

**ОТ БЕДСТВИЯ ДО БЕЗГРАНИЧНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ**

Спасатели наверняка скажут о потребности в быстром, эффективном и устойчивом транспортном средстве... которое могло бы работать в любой экстремальной ситуации...

**САМЫЙ ЭФФЕКТИВНЫЙ ИЗ СУЩЕСТВОВАВШИХ**

Из Штутгарта сообщили, что первые автомобили Mercedes-Benz обновленного G-Class, с июня 2018 года проходящие испытания на бездорожье по всему миру, успешно справляются с трудностями и с января свежая версия G 350 d будет доступна...

**ВЫГЛЯДЕТЬ РОСКОШНО ИЛИ ДВИГАТЬСЯ СПОРТИВНО**

Год 2019-й еще не успел как следует освоиться в этом суматошном мире, а компания General Motors уже поспешила представить миру Cadillac XT6 2020 модельного года в двух одинаково ярких ипостасях...

**В УМЕЛЫХ РУКАХ СПОСОБЕН НА БОЛЬШЕЕ**

Многие владельцы Siemoneit Racing Seat Cupra 300 ST 4drive 2018 года выразили желание индивидуализировать свои автомобили, добиваясь от них не только оригинальных визуальных эффектов, но и максимального повышения производительности. Это тем более заманчиво...

**ВРЯД ЛИ КЛАССИЧЕСКИЙ. НЕ СОВСЕМ ТУРИСТИЧЕСКИЙ. И УЖ ВОПРЕ НЕ ЭНДУРО.**

Итальянская компания Guzzi построила мотоцикл Moto Guzzi V85 TT, который сама классифицировала как Classic Travel Enduro. И хотя это позиционирование может показаться спорным, мало кому придет в голову оспаривать компетенции производителя, за спиной которого почти столетняя история мотостроения...

## 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, об акциях дилеров.

**СВЕЖИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА**  
Вы можете читать бесплатно полную версию журнала PITSTOP.

**АРХИВЫ ЖУРНАЛА**  
Ищете прошлые номера? Они здесь...

**ФОТОАРХИВ И ВИДЕОАРХИВЫ**  
Фотографии и видео с автомобильных мероприятий. Автошоу. Тюнинг-пати.

**АВТОКАТАЛОГ**  
Информация о компаниях Казахстана и об официальных дистрибьюторах.

## ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ В PDF-ФОРМАТЕ



## БЫЛО 80, СТАЛО 60



С 14 января 2019 года алматинцы были вынуждены отказаться от привычной скорости в 80 км/ч, снизив ее до 60 км/ч на проспектах Саина, Аль-Фараби и на всем протяжении Восточной объездной дороги.

Дело в том, что на местах разметки с обозначением «80» появилось обозначение «60», и этот скоростной режим формально уже нужно было исполнять, хотя штрафы за нарушение лихачам начали приходить лишь с 16 января, когда установку регламентирующих знаков и разметки планировалось завершить.

Как известно, до середины января на обозначенных проспектах допускалась скорость до 80 км/ч, но, мотивируя снижение скорости на 20 км/ч высокой аварийностью, чиновники отменили свое же, как некогда им же казалось, «благое» решение.

## СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ И ОПТИМИСТИЧНЫЕ ПРОГНОЗЫ

Специалисты Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» проанализировали деятельность участников отечественного рынка новых легковых и легких коммерческих автомобилей в 2018 году. Результаты можно назвать более чем обнадеживающими.

В сравнении с 2017-м минувший год продемонстрировал рост на 24,9%. Наши соотечественники приобрели за год у официальных дилеров 57 919 автомобилей на сумму 496,6 млрд тенге. Показатель выручки от реализации превосходит данные 2017 года на 35,8%.

Доля импортных автомобилей в объеме продаж составила 51,1% (29 612 единиц), соответственно, 28 307 автомобилей было казахстанской сборки.

Наиболее популярными у покупателей в 2018 году были автомобили Lada (13 413 машин), на втором месте – Toyota с показателем в 12 278 единиц, на третьей позиции оказался бренд Hyundai с итогом в 3428 проданных автомобилей. Охотнее всего казахстанцы покупали Lada 4x4 (3468 ед.), Lada Granta (3428 ед.) и Toyota Camry (4761 ед.).

Успешнее всех продавал автомобили холдинг «БИПЭК Авто – Азия Авто», здесь в 2018 году приобрели автомобили более трети всех покупателей (31,5%). Второй по результатам года оказалась КМК Astana Motors с показателем 22,8%. А замкнул тройку «Вираз» с долей в 8%.

Наибольшую активность в покупке машин в 2018 году продемонстрировали алматинцы (15 524 автомобиля), астанчане (10 438) и атыраусцы (4285).

Председатель совета директоров Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» Олег Алфёров, делясь с журналистами планами на год грядущий, выразил надежду на то, что в 2019 году официальным дилерам удастся продать 70–75 тысяч новых легковых автомобилей.

Этот прогноз разделяют и аналитики Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ). А еще они подсчитали, что в 2018 году в Казахстане было поставлено на первичную регистрацию 84 352 автомобиля. Это на 13 443 машины больше, чем было впервые зарегистрировано в 2017 году.

## ДЕНЬГИ – В КАССЫ, КАССЫ – В МАССЫ

Уж в который раз власти предпринимают попытки пустить процесс частного извоза в крупных мегаполисах в организованное русло. Заодно поднимаются сопутствующие проблемы – общественного транспорта и соблюдения ПДД.

На днях в Астане заявили, что

с 1 апреля частные таксисты будут обязаны выдавать получателям услуги чеки, да не абы какие, а с контрольно-кассовых машин, имеющих выход в интернет. Стоит такое чудо техники 60 000 тенге. Нет чуда – плати штраф. Понятно, что «бомбил» нововведение, мягко говоря, не обрадо-



РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ • ВСЕ ДЛЯ АВТОМАЛЯРА • ПОДБОР КОЛЕРА • АВТОСТРАХОВАНИЕ

+7/727/290-84-53, 346-82-53, +7/707/225-39-33, +7/707/225-39-99 | e-mail: info@avtomalyar.kz

вало. Зато его с воодушевлением приняли в Ассоциации транспортников Астаны и заверили, что на апрельских тарифах официального такси это не отразится. Если продолжить эту мысль, то надо понимать так: приобретение касс пассажиры начнут компенсировать своими деньгами только с мая. Как говорится, чем не повод для радости?

И он не единственный. Можно порадоваться и тому, как в Алматы сотрудники акимата продолжают борьбу с транспортными заторами. Здесь генерировали проект БДД-2, согласно которому количество постов, фиксирующих нарушения правил дорожного движения, планируется увеличить с 110 до 252. Кроме того, в южной столице уже работает программа «Жолак», в которой задействованы камеры фиксации нарушений ПДД общественным транспортом.

# GRANTA ДЛЯ БИЗНЕСА



Представители малого и среднего бизнеса, в том числе и работающие в сфере ремонта и обслуживания автомобилей, наверняка заинтересуются новым предложением бренда Lada — коммерческим вариантом модели Granta, недавно вышедшим на рынок.

Автопроизводитель разработал несколько модификаций автомобиля в форме пикапа или фургона. Конструкция кузова в них полурамная, а подвеска сзади — рессорная.

Благодаря такому усилению машина способна нести груз до 720 килограммов. Объем кузова в варианте «фургон» может достигать до 4 тыс. литров. Автомобиль можно заказать в виде фургона-рефрижератора.

Комплектация 8-клапанным мотором предусматривает коробку передач с измененным передаточным числом главной пары (3,9 вместо 3,7).

Вся линейка коммерческих Lada Granta оборудуется сиденьями с

более развитой, чем в пассажирских версиях, боковой поддержкой. Оснащение дополнено усилителем руля, электростеклоподъемниками, центральным замком, подушкой безопасности для водителя, салонным воздушным фильтром и легкой атермической тонировкой стекол.

Машины уже поступили в продажу. Цена на коммерческий вариант модели стартует от 3 млн 520 тыс. тенге. ■

РЕКЛАМА



febi  
bilstein®

## SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

febi предлагает все необходимые запчасти для профессионального ремонта любых современных марок и моделей — будь то легковые автомобили, грузовики, автобусы, прицепы или оургоны (малотоннажные грузовики).

[www.febi.com](http://www.febi.com)

bilsteingroup®

# FERRARI



Ferrari недавно представила две свежие модификации модели Monza – SP1 и SP2. Эти автомобили, которые будут выпускаться ограниченной серией, отражают новую концепцию Icona, примечательную единением легендарных образов спортивных Ferrari прошлого с передовыми технологиями сегодняшнего дня.



При создании модели дизайнеры вдохновлялись наиболее яркими автомобилями Ferrari 1950-х годов, которые итальянцы часто называли barchetta, то есть «лодочка». Это и заднеприводная 166 MM, и две модели Monza – 750 и 860, ставшие легендарными лидерами мировых чемпионатов тех лет.

Ferrari Monza SP1 спроектирован как одноместный дорожный автомобиль, предлагающий владельцу уникальный опыт управления. Двухместная же Monza SP2 позволяет распространить ощущения от динамичной езды еще и на пассажира. Оба варианта модели имеют запоминающийся дизайн с широким использованием углеродного волокна, лучшее отноше-

# ЭХ! В НОВОЙ ЛОДОЧКЕ, ДА В КРАСНОЙ КЕПОЧКЕ...



ние веса к мощности и отличительные детали, такие как головные и задние фонари, колеса и интерьер, который подчеркивает неумный темперамент автомобиля.

Архитектура этих двух «снарядов» основана на монолитной форме с аэродинамическим профилем крыла, где отсутствие крыши и ветрового стекла одарило дизайнеров свободой создавать уникальные пропорции. В результате у тех, кому посчастливилось испытать машины в деле, появлялось ощущение «вздымающейся скорости», ранее доступное исключительно пилотам «Формулы-1». Такие эмоции дарит кабина, словно вырезанная из цельного объема машины и вплотную окружающая водителя.





Специалисты Центра дизайна Ferrari стремились создать образ, рожденный одним легким и изящным росчерком карандаша. Так Monza нового поколения обрела утонченную элегантность и минималистичность. В то же время модель выражает уверенную силу и полное слияние человека с машиной.

Одним из наиболее серьезных вызовов для конструкторов стало распределение аэродинамических потоков внутри кабины. Из-за отсутствия ветрового стекла «уложить» их в нужное русло было очень непросто. Решением проблемы стал Virtual Wind Shield (виртуальный ветрозащитный экран). Он встроен в обтекатель перед приборной панелью и отклоняет часть





воздушного потока от кабины.

Под капотами машин находится наиболее мощный двигатель из тех, которыми когда-либо располагал автомобилестроитель из Маранелло, — 810-сильный V12 объемом 6,5 литра, разгоняющий полутонную «лодочку» до сотни за 2,9 секунды. Максимум скорости равняется 300 км/ч.

Чтобы пилоты Monza SP1 и SP2 и их прекрасные спутницы не испытывали неудобств при эксплуатации автомобиля, Ferrari в сотрудничестве с двумя ведущими брендами класса люкс — Loro Piana и Berluti — создала элегантную одежду и аксессуары: спортивные комбинезоны, шлемы и кепи, перчатки, шарфы и обувь для вождения. ■



# ОТ БЕДСТВИЯ ДО БЕЗГРАНИЧНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

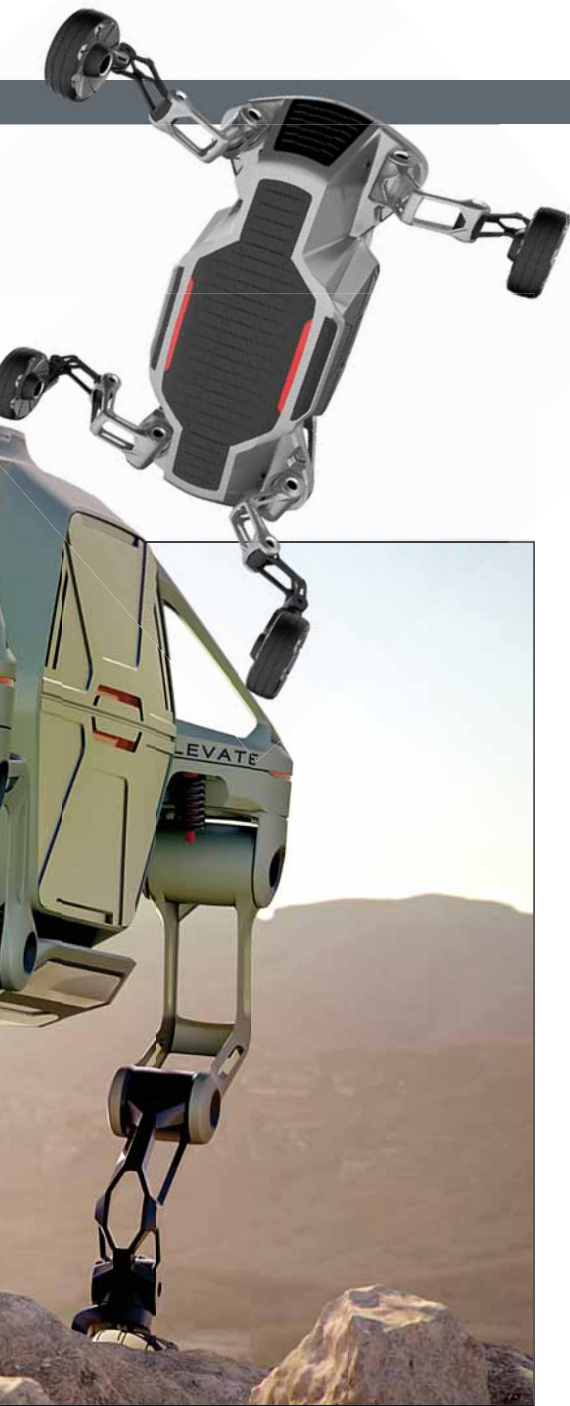


Любой, кому довелось пережить стихийное бедствие, знает, как тяжело приходится первые 72 часа после землетрясения, урагана, наводнения или лесного пожара. А спасатели наверняка скажут о потребности в быстром, эффективном и устойчивом транспортном средстве, которое могло бы работать в любой экстремальной ситуации. Вот как раз такой аппарат и попытались построить в компании Hyundai.



Дело в том, что существующие сейчас наземные машины могут доставить спасателей лишь к краю поля бедствия, а дальше люди должны продвигаться самостоятельно, пешком. Автомобиль Elevate, созданный инженерами Hyundai, работает по смешанным технологиям строительства электромобилей и роботов. Он может доехать до места происшествия на колесах, а затем благодаря длинным складным «ногам» перелезть или перешагнуть через препятствия, шагать по воде, над огнем или в глубоком снегу.

Разработка, конечно, выходит за рамки применения лишь в чрезвычайных ситуациях, так как может



пригодится и в обычной, хорошо налаженной жизни, например людям с ограниченными возможностями. С помощью Hyundai Elevate они смогут обходиться без специальных рамп и пандусов, ведь устройство способно приблизиться к двери и самостоятельно выдержать уровень, чтобы коляска свободно въехала в пассажирскую капсулу или покинула ее.

Так как разработчики концепции предусмотрели модульную конструкцию аппарата, капсулы на платформе могут меняться в зависимости от целевого использования Elevate. Роботизированные рычаги, примыкающие к колесам, имеют электроприводы, позволяющие машине шагать в любых направлениях, так же как это делают млекопитающие или рептилии. В режиме колесного движения рычаги складываются, и их отключение от аккумулятора позволяет Elevate мчаться по шоссе.



# ЯНВАРЬ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

FORD CAPRI 1600 GT - 1969 г. в.



## 50 ЛЕТ НАЗАД

24 января 1969 года на автосалоне в Брюсселе представлен Ford Capri. Эта вторая совместная работа британского и немецкого отделений компании представляла собой спортивное купе, идейно близкое «Мустангу», чья слава давно перешагнула океан. Как и «Мустанг», европейский «пони-кар» базировался на агрегатах моделей массового выпуска – Cortina, Escort и, в меньшей степени, Corsair. Для максимального охвата потенциальной клиентуры предлагалось множество вариантов двигателей и отделки: спартанский Capri 1300 стоил и ехал как семейная малолитражка, а расположенный на другом полюсе 3000 E по уровню комфорта, динамики и цены соответствовал бизнес-классу. При этом внешние различия между разными модификациями были минимальными. Только варианты с двигателями объемом от 2 литров выделялись горбом на капоте, да и тот стал общей деталью

после рестайлинга 1972 года. По «фордовскому» обыкновению экономить везде, где только можно, крайне незначительно различалась и механика. Это притом, что диапазон мощности стандартных вариантов «Капри» заключался в пределах от 50 до 138 л. с. Как следствие,

тормоза были слишком слабы для 6-цилиндровых модификаций, и потому любителями «дать шпоры» так ценились омологации гоночных «Капри» с буквами RS перед цифрами рабочего объема. У них-то ходовая была на совсем ином уровне. Автомобиль очень точно попал в ожидания потенциальных покупателей, и слоган «Машина, которую ты сам себе всегда обещал» отражал реальность. Яркая внешность при вопиющей непрактичности, хорошая управляемость, и все это за умеренную цену, сделали Ford Capri социальным феноменом начала 70-х. Очень быстро количество проданных машин превысило миллион штук. Резкое изменение рыночной конъюнктуры в результате кризиса 1973–1974 годов не привело к исчезновению модели, а послужило ее эволюции. Второе поколение при большом внешнем сходстве было лучше приспособлено для рутинной городской езды. Размер салона увеличился, добавилась багажная дверь, превратившая автомобиль в хетчбэк. Еще через четыре года после очередного рестайлинга на сцену вышло третье поколение, что помогло на некоторое время поднять уровень сбыта. Однако время «Капри» прошло. Ассоциации с ушедшей эпохой были в начале 80-х неуместными, а современные «горячие хетчбэки» и мощные версии среднеразмерных седанов предоставляли ту же динамику и управляемость при большей практичности. Медленно теряя рыночную долю, «Форд» окончательно сдался в 86-м – за три года до того, как Opel

FORD CAPRI 1600 GT - 1969 г. в.



## MERCEDES-BENZ W460 - 1979 г. в.



Calibra сенсационно вернул Европе интерес к спортивным купе. Всего за 18 лет сделали 1 886 647 экземпляров Ford Capri – достижение даже по меркам массовых компактов.

#### 40 ЛЕТ НАЗАД

16 января 1979 года шах Мохамед Реза Пехлеви бежал из Ирана, что ознаменовало фактическую победу исламской революции. Это не связанное напрямую с автомобилестроением событие в далеко не самой автомобильной стране тем не менее кардинально повлияло на развитие автоиндустрии.

Дело в том, что Иран всегда был одним из крупнейших игроков на рынке нефти, а революционные беспорядки привели к почти полной остановке ее добычи. У промышленно развитых стран уже был опыт топливного кризиса 1973–1974 годов, но отнеслись они к нему по-разному. В США правительство сдерживало рост цен на топливо, и к 76-му экономика снова росла, моральные последствия кризиса были преодолены, американцы посчитали его разовым событием и снова вернулись к своим традици-

онным потребительским предпочтениям, покупая отечественные машины большого и среднего размера. Но даже последние далеко превосходили 5 метров в длину и, как правило, оснащались 8-цилиндровыми моторами объемом более 5 литров. В 78-м продажи японских машин в США ощутимо просели, и на начало следующего года одних «Датсунов» только на портовых складах Лос-Анджелеса скопилось до ста тысяч. На ежегодной конференции дилеров проблема затоваривания рассматривалась как первоочередная. Все изменилось буквально за три месяца. Запасы бензина по старым ценам иссякли, поступления из Ирана были минимальными (а после захвата посольства в Тегеране США так и вообще ввели санкции на покупку иранской нефти), поэтому расход горючего снова вышел на первый план. Все больше американцев решались попробовать японские авто и вскоре убеждались в их надежности, достойном комфорте и хорошей управляемости. На фоне новейшего японского импорта массовые изделия «большой четверки» местных производителей выглядели проигрышно. Патриотизм

уступил прагматичности, и с начала 80-х большинство американцев стали не критично воспринимать уже японские машины как однозначно лучший выбор. А это открыло дорогу к локальной сборке японских моделей, позволявшей обойти квоты на импорт, и к дальнейшему переделу рынка в пользу брендов Страны восходящего солнца. Так Америка не только потерпела внешнеполитическое поражение, но и навсегда проиграла ключевую отрасль промышленности.

Другим, менее глобальным, но более понятным и близким для жителей бывшего СССР последствием революции в Иране стал выход на рынок G-класса Mercedes-Benz. Изначально машину разрабатывали на роль патрульного и десантного авто для иранской армии по личному заказу шаха, входившего в список главных акционеров компании Daimler-Benz. Конкурс на аналогичную роль в бундесвере «Мерседес» проиграл более простому Volkswagen Iltis, так что на первое время Иран планировался едва ли не единственным рынком. Падение режима и обнуление его заказов заставило срочно адаптировать

MITSUBISHI ECLIPSE - 1989 г. в.



автомобиль для гражданского покупателя (вероятно, такие работы велись вторым приоритетом заранее, иначе как объяснить премьеру G-класса уже в феврале 79-го). Постепенно G-класс из «рабочей лошади» превратился в еще один типичный «Мерседес» – мощный, статусный и невероятно дорогой. В каком качестве он до сих пор, после нескольких модернизаций, и пребывает.

### 30 ЛЕТ НАЗАД

1 января 1989 года в США начались продажи купе-близнецов Plymouth Laser и Mitsubishi Eclipse. Через несколько месяцев с дебютом Eagle Talon пара превратилась в трио. Американские «обличья» машины не должны смущать – это была на все сто процентов японская разработ-

ка, с помощью которой «Крайслер» хотел оживить свою унылую легковую гамму, по сути, основанную на единственной платформе. Партнерские отношения «Мицубиси» и «Крайслера» длились с начала 70-х, и японская сторона по мере набора силы меняла условия в свою пользу. Для выпуска семейства Eclipse и еще ряда моделей ближайшей перспективы было образовано совместное предприятие Diamond-Star Motors и построен новый завод в Нормале, штат Иллинойс. Механически купе Eclipse базировалось на укороченной платформе «Галанта», оснащалось либо слабеньким 1,8-литровым двигателем, либо куда более впечатляющим 2-литровым с 16-клапанной головкой блока. Версия последнего с турбонаддувом выдавала до 195 л. с. в сочетании с полнопри-

водным шасси. На том же заводе производились Eclipse для Японии и европейских стран. Там подобные автомобили никак не претендовали на статус доступных, что оправдывало повышенную цену, включавшую стоимость доставки через океан. В США же призыв покупать американское не сработал в полной мере, и вариант с японской эмблемой продавался лучше всех из тройки. Со сменой поколений в 1994 году машину убрали из гаммы «Плимута», где она была совсем уж чужеродной, а спустя четыре года пришел черед «Игла», причем не конкретной модели, а всей марки сразу. Завод в Нормале был выкуплен японцами уже в 91-м году, хотя по контракту там еще несколько лет продолжали выпускать машины для «Крайслера». ■

MITSUBISHI ECLIPSE - 1989 г. в.



# МОНИТОР ВМЕСТО ПАРУСА?



Если кто-то думает, что Peugeot – это только автомобили, то он глубоко заблуждается, ведь в структуре этой французской компании есть дизайнерское подразделение, выполняющее совместные проекты Airbus или судостроительной компанией Beneteau. Причем очень успешно.

Свидетельством яркого проявления Peugeot вне автомобилестроительной деятельности является недавно полученная награда Janus Prospective Французского института дизайна. Она была вручена за концепцию Sea Drive, которую дизайнеры Peugeot разработали для навигационной приборной панели моторной лодки. Новинка была реализована на основе воплощенного в автомобилях i-Cockpit.

Жюри высоко оценило эргономичность и обтекаемую форму навигационной приборной панели. Хотя, судя по фото, можно говорить скорее об обратном – два экрана, один из которых просто огромен, никак не вписываются в интерьер маленького суденышка. И хорошо, если на воде при живом ветре мотор сможет противостоять такому «парусу».

Но кто бы что ни говорил, а будущее – за сотрудничеством автомобильных и морских дизайнеров. Концептуально этот мост построен давно. И он довольно прочен. ■



РЕКЛАМА

## АВТОТРЕЙД

СЕТЬ МАГАЗИНОВ И УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ



**Сейчас самое время  
позаботиться о тепле в дороге!**



**РАДИАТОРЫ, МОТОРЫ  
ОТОПИТЕЛЯ САЛОНА**

**+7-727-345-10-80**

**AUTOTRADE.KZ**



# САМЫЙ ЭФФЕКТИВНЫЙ ИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ

Из Штутгарта сообщили, что первые автомобили Mercedes-Benz обновленного G-Class, с июня 2018 года проходящие испытания на бездорожье по всему миру, успешно справляются с трудностями и с января свежая версия G 350 d будет доступна для заказа, к весне машины появятся в дилерских центрах.





Пристальное внимание в ходе тестов уделялось прежде всего новому дизельному рядному шестицилиндровому двигателю OM 656, пополнившему линейку силовых агрегатов моделей G-Class. Продемонстрированные им показатели позволили представителям концерна Daimler назвать мотор наиболее эффективным из когда-либо существовавших, ведь его выбросы оказались ниже всех предельных значений действующего стандарта Euro 6d-TEMP даже в сложных дорожных ситуациях и в непростых условиях окружающей среды. Новый дизельный двигатель выдает 286 л. с.

Целью конструкторов при проектировании мотора было наращивание производительности при снижении расхода топлива, выбросов и уменьшении шумности. Ключевыми инструментами в решении этой непростой задачи стали двухступенчатый турбонаддув, система регулировки фаз газораспределения Camtronic и специальное покрытие стенок цилиндров Nanoslide.

Все компоненты, снижающие выбросы, установлены непосредственно на моторе. Это позволяет быстро вступить в действие каталитическому нейтрализатору и сажевому фильтру. Эффективность двигателя обеспечивается также многоходовой системой рециркуляции выхлопных газов с незначительными потерями тепла.

Для дополнительного преобразования оксида азота (NOx) в выхлопных газах в систему подается водный раствор мочевины (AdBlue). Он превращает вредные выбросы в азот и воду.

По отзывам испытателей, дизельный двигатель G-Class не напрягает лишними звуками даже при езде на большие расстояния и на высоких оборотах. Отчасти положительный эффект объясняется тем, что мотор располагается на двух активных опорах, которые становятся мягче на низких скоростях и жестче — на высоких.

Мощность двигателя на колеса транслирует 9G Tronic с гидротрансформатором. Эта автоматическая трансмиссия специально адаптировалась для безупречной работы на бездорожье. Для того чтобы сделать G-класс еще более живым, разработчики модели интегрировали в работу 9-ступенчатого автомата программное обеспечение,





сокращающее время переключения.

Те, кому уже довелось испытать ходовые качества G 350 d, отмечают, что на первой передаче внедорожник быстрее и четче реагирует на педаль газа, стал резвее на коротких отрезках.

На автоматической коробке передач внедорожника смонтирована раздаточная коробка, передающая 40% крутящего момента на переднюю ось и 60% — на заднюю. Данное соотношение формирует оптимальную управляемость на дороге, а полный привод обеспечивает максимальную тягу. Но Gelandewagen не был бы внедорожником, если бы не имел в кармане такого козыря, как внедорожный редуктор. Устройство значительно увеличивает крутящий момент на ведущих колесах при прохождении очень сложного рельефа.

Внедорожные возможности G-класса продиктовали инженерам и конструктивные особенности передней подвески, компоненты которой вместе с двойным поперечным рычагом кре-

пятся непосредственно к раме лестничного типа.

Сзади помимо оси можно увидеть четыре продольных рычага и тягу Панара. Ход пружин на сжатие составляет 8,2 см, на отскок — 14,2. Дорожный просвет равен 24,1 см.

Внедорожник G 350 d имеет щедрое оснащение уже в стандартной комплектации. Салон оформлен кожей — от сидений до приборной панели — и деревом. Автомобиль имеет множество настроек, благодаря которым его можно индивидуализировать.

Система Dynamic Select теперь в стандартной комплектации имеет 5 режимов движения, и за доли секунды водитель нажатием кнопки может изменить характеристики двигателя, трансмиссии, подвески и рулевого управления. Например, в режиме ECO, когда водитель отпускает ногу с педали газа, отключается сцепление и количество оборотов двигателя снижается до уровня холостого хода. То есть автомобиль катится, используя кинетическую энергию. Но сцепление

снова мгновенно включается, как только водитель касается педали газа или тормоза.

По подсчетам автопроизводителя, дизельный G 350 d в смешанном цикле движения расходует на 100 км 9,6–9,8 литра топлива, G 500 в тех же условиях сожжет от 11,5 до 12,1 литра, а AMG G 63 потребует на сотню более 13 литров.

В нашу страну G 350 d прибудет как нельзя кстати — к его появлению дизельное топливо по цене уже достигло премиального уровня, так что все будет выглядеть более чем гармонично.

Внедорожник по-немецки — это Gelandewagen.

G-Class, безусловно, топ в мире роскошных внедорожников. Это не только серийные автомобили с самым длинным пробегом в истории Mercedes-Benz, но и прародители всех внедорожников с трехконечной звездой.

То, что более 40 лет назад началось с соглашения о сотрудничестве между тогдашним Daimler-Benz AG

и Steyr Daimler Puch в австрийском городе Граце, теперь является историей, наполненной превосходной степенью и значимыми вехами.

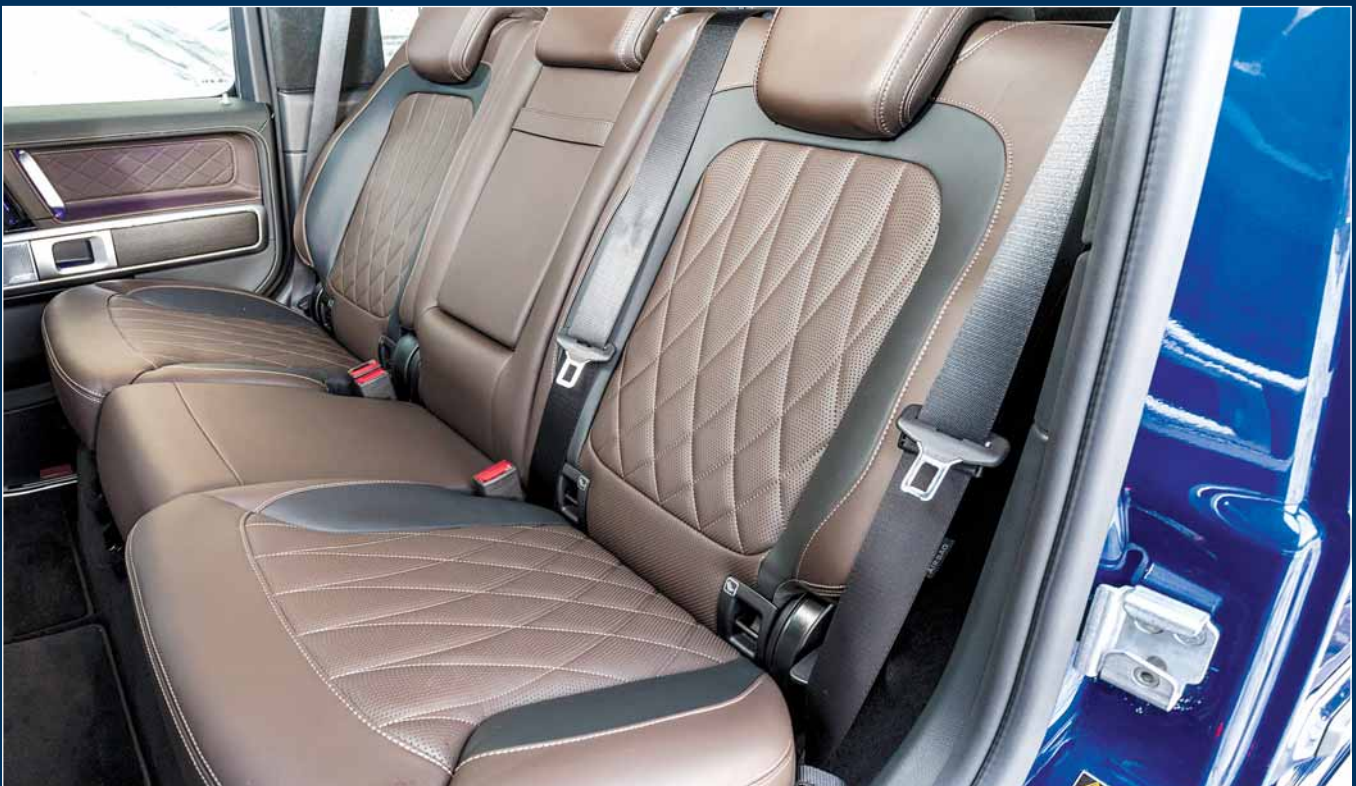
К моменту выхода на рынок весной 1979 года Gelandewagen можно было приобрести с одним из четырех двигателей мощностью от 72 до 156 лошадиных сил. Потенциальные приобретатели могли выбрать тип кузова – от кабриолета с короткой колесной базой до длиннобазного шестиколесного варианта.

В 1989 году появлением модельного ряда W463 было ознаменовано начало эволюции внедорожника, который, с одной стороны, шел в ногу с техническим прогрессом,

а с другой – демонстрировал в дизайне умеренно консервативные черты. Эта сбалансированная политика сформировала восприятие машины как эксклюзивной, но в то же время универсальной и собрала растущую армию фанатов узнаваемого автомобиля. В 1993 году на мировую сцену официально вышел G-Class.

Летом 2017 года в австрийском Граце сошел с конвейера трехсоттысячный Mercedes-Benz G 500.

С течением времени интерес к Gelandewagen не ослабевает, им по-прежнему бредят подростки, его любят «авторитетные» бизнесмены и чиновники развивающихся стран. ■



# ВЫГЛЯДЕТЬ РОСКОШНО ИЛИ ДВИГАТЬСЯ СПОРТИВНО





Год 2019-й еще не успел как следует освоиться в этом суматошном мире, а компания General Motors уже поспешила представить миру Cadillac XT6 2020 модельного года в двух одинаково ярких ипостасях – Premium Luxury и Sport.

Крупный автомобиль имеет выразительный дизайн, выстроенный на сопряжении широких линий и больших плоскостей. В нем можно легко разглядеть черты «братьев» – XT4 и XT5, это, несомненно, Cadillac. Версия Premium Luxury несет на себе несколько акцентов Galvano – на решетке радиатора, на оконных молдингах и рейлингах на крыше, а спортивный вариант модели отличается темными акцентами и колесами на 21-дюймовых дисках (опция).

Обе модификации имеют светодиодные приборы головного и сигнального освещения, в том числе и хорошо узнаваемые вертикально расположенные фонари. В спортивной версии модели задние фонари затонированы.

Внутри различия в двух версиях модели тоже присутствуют – класс люкс отделан экзотическими породами дерева, в то время как Sport украшен деталями из углеродного волокна. Этот большой кроссовер с тремя рядами сидений и множеством настроек разработан так, чтобы пассажиры чувствовали себя комфортно даже в самой дальней дороге. Передние сиденья имеют подогрев и вентиляцию, во втором ряду они также подогреваются и могут сдвигаться вперед-назад или складываться по дистанционному сигналу для упрощения доступа к третьему ряду, где посадочные места оборудованы электроприводом регулировок. В каждом ряду сидений конструкторы предусмотрели по два гнезда USB. В салон интегрировано 14 динамиков аудиосистемы Bose Performance Series, обеспечивающих насыщенное панорамное глубокое звучание. Чистоту и свежесть воздуха в автомобиле поддерживает ионизатор.



Под капотом Cadillac XT6 находится двигатель DOHC V-6 объемом 3,6 литра мощностью 310 лошадиных сил. Для более эффективного использования топлива в автомобиле работает технология Active Fuel Management, позволяющая использовать V-4, когда не требуется полная мощность. Двигатель агрегируется с 9-скоростной автоматической коробкой передач. Водитель может выбирать один из четырех режимов вождения. Помимо этого в пути ему помогут адаптивный круиз-контроль, ассистент парковки, автоматическое экстренное торможение, предупреждение о смене полосы, камера HD Surround Vision с функцией ночного видения, радары и датчики. Безопасность на борту обеспечивает особая конструкция кузова и современная система удержания пассажиров, включающая 7 подушек безопасности.

Инженеры использовали новейший пользовательский интерфейс с интуитивно понятными элементами управления. Новинка примечательна более широким взаимодействием человека с системой. В частности, подключить смартфон к автомобилю теперь можно одним касанием, а новый поворотный контроллер, работающий по принципу джойстика, позволяет легче и быстрее ориентироваться в навигационных схемах на сенсорном 8-дюймовом дисплее.



Автомобиль имеет беспроводную зарядку, точку доступа 4G LTE Wi-Fi и сохраняет персональные профили пользователей, доступ к которым можно получить в других автомобилях, оборудованных соответствующими технологиями.

К приятным умным мелочам можно отнести бесключевой доступ, дистанционный запуск двигателя и подсветку в большой задней двери.

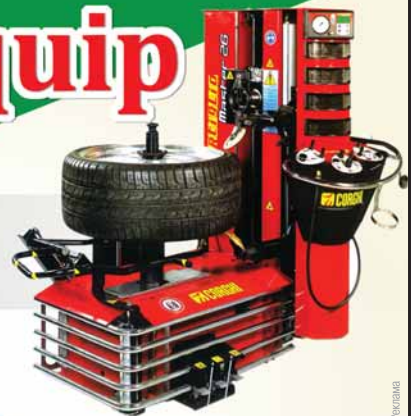
Говоря о динамике автомобиля, разработчики отметили, что он демонстрирует высокую отзывчивость в управлении, сочетающуюся с устойчивостью, причем в Premium Luxury конструкторы усилили изоляцию от дорожного шума, а в версии Sport при настройке шасси сосредоточились на маневренности.

В спортивной версии модели полный привод может взаимодействовать с двойным сцеплением Sport Control. А еще здесь есть Continuous Damping Control – система непрерывного демпфирования, которая автоматически организывает и рассчитывает интенсивность амортизации именно под тем колесом, где больше всего нужно.

Модель Cadillac XT6 будет производиться в городе Спринг Хилле (штат Теннесси, США), а заказ можно будет оформить уже весной. О ценах на автомобили производитель сообщит лишь к началу продаж.

## ALFA Equip

ОБОРУДОВАНИЕ  
ДЛЯ АВТОСЕРВИСА



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

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ  
ХИМЧИСТОК И ПРАЧЕЧНЫХ



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

www.cto.kz  
www.авто-сервис.kz  
www.corgh.kz

# ПЕРВАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ В СЕРИИ GR



В Детройте Toyota показала долгожданную обновленную Supra серии GR – GAZOO Racing. Новинка позиционируется как первая глобальная серийная модель, имеющая самое непосредственное отношение к автоспорту.

Во-первых, пятое поколение Supra своим появлением разорвало 17-летнюю паузу, повисшую с 2002 года, когда в свет вышла четвертая версия модели. И это уже событие! Во-вторых, понятно, что такой долгий перерыв не мог не обернуться обширным технологическим обновлением. Хотя и без традиций не обошлось: Toyota Supra – все тот же переднемоторный автомобиль с задним приводом и основным 6-цилиндровым рядным двигателем, как и все в семействе, начиная с первого, выпущенного в 1978 году.

Со слов главного инженера проекта Тецуя Тада, его коллеги сосредоточились не на определенных спецификациях, таких, например, как наращивание мощности или совершенствование

аэродинамики, а постарались наделять автомобиль способностью дарить максимальное удовольствие от процесса вождения.

Обновленная Supra, как и положено спортивному автомобилю, имеет обтекаемые формы, низкую посадку, плотно прижатую к кузову кабину и длинный покатый капот. Стилистика унаследована от других спортивных моделей Toyota, таких, например, как 2000GT или Supra четвертого поколения. Конструкция кузова и скелетная структура машины несет в себе алюминий и сталь, детали из этих металлов соединены так, что жесткость корпуса обновленной модели в 2,5 раза выше, чем у Toyota 86, превосходит она и показатели Lexus LFA с углепластиковой кабиной.

В интерьере обращает на себя внимание высокая и широкая центральная консоль, ориентированная на водителя, 8,8-дюймовый полноцветный дисплей.

Двухместное купе имеет длину 2 м 47 см, это на 10 сантиметров меньше, чем у Toyota 86. Кроме того, соотношение 1,55 между колесной базой и шириной колеи, которое удалось выстроить в Supra GR, является одним из наименьших в серийных спортивных автомобилях. Это способствует отличным характеристикам маневренности, как и оптимальная развесовка машины – 50 на 50. Хорошую устойчивость в скоростных поворотах обеспечивает низкий центр тяжести.

В движение автомобиль приводится 6,3-литровым турбированным 6-цилиндровым рядным двигателем мощностью 340 л. с., хотя для модели доступны также два по-разному настроенных двухлитровых турбированных 4-цилиндровых рядных мотора мощностью 258 и 197 л. с.





Подвеска Supra GR отличается жесткостью и малыми ходами, что характерно для спортивных автомобилей. Но некоторые варианты комплектации предусматривают наличие адаптивных амортизаторов, выстраивающих демпфирующее усилие в зависимости от режима движения.

Для лучшей эффективности в поворотах автомобиль оборудован активным дифференциалом. Во взаимодействии с системой контроля устойчивости он оптимально выстраивает блокировки с помощью многодискового электронно-управляемого сцепления. Таким образом создается баланс между маневренностью и стабильностью.

Кстати говоря, способность автомобиля преодолевать наиболее сложные повороты, в том числе и на высоких скоростях, испытывалась как на гоночных трассах, так и на обычных дорогах по всему миру, в разных климатических и погодных условиях.

Президент Toyota Акио Тойода в

ходе презентации Supra GR заметил, что в былые времена в Нюрбургринге ему доводилось проводить за рулем старой Supra множество часов, совершенствуя свое водительское мастерство. С тех пор эта модель занимает особое место в сердце главы компании, и он, как и множе-

ство фанатов Supra по всему миру, с нетерпением ждал момента, когда эта легендарная модель снова вернется.

И пусть основные агрегаты новинки кто-то называет полной копией BMW Z4. Давайте считать это совпадением, ведь Supra должна быть неповторимой. ■



# В УМЕЛЫХ РУКАХ СПОСОБЕН НА БОЛЬШЕЕ

Многие владельцы Siemoneit Racing Seat Cupra 300 ST 4drive 2018 года выразили желание индивидуализировать свои автомобили, добиваясь от них не только оригинальных визуальных эффектов, но и максимального повышения производительности. Это тем более заманчиво, что аппаратная и программная настройка параметров предусмотрена при заводском изготовлении.

Но какой бы увлекательной ни была идея, реализовать ее самостоятельно, соблюдая технические регламенты и требования безопасности, довольно затруднительно. Поэтому европейские фанаты Cupra предпочитают доверять ответственную миссию специалистам. Настоящим же гуру в этой сфере является Стефан Симонейт из Siemoneit Racing. С начала 2000-х годов он занимается разработкой индивидуальных настроек производительности автомобилей и мотоциклов для спорта и гражданского использования.

Глубокими механическими и электронными модернизациями 300-сильный 4-цилиндровый двигатель Seat Cupra 300 в Siemoneit Racing «прокачивают» до 521 лошадиной силы. Конечно же, специалисты,

работающие в Штаде (пригород Гамбурга), не забывают и об аэродинамическом обвесе кузова, о трансмиссии DSG и о спортивном шасси.

В Siemoneit Racing заменяют некоторые стандартные детали изделиями собственного производства. Здесь устанавливают в автомобиль более крупные турбокомпрессоры, увеличивая подачу воздуха и форсируя выхлоп. Для этого устанавливаются промежуточные охладители с оптимизированной системой распределения воздуха.

В машину ставятся более мощные топливные насосы, устанавливается картер на 2 литра вместительнее штатного. В выхлопной системе стоковая труба EWG совмещается с тюнинговой спортивной RipJaw с

управляемыми клапанами и наконечниками из углеродного волокна.

После окончательной подстройки электроники и трансмиссии полноприводная Siemoneit Racing Seat Cupra разгоняется до сотни за 3,4, в то время как стандартные настройки позволяли набирать первую сотню за 5,7 секунды. Максимум скорости ограничен электроникой на отметке 280 км/ч, хотя разогнать автомобиль можно и до 305 км/ч.

Достигнутые показатели требуют и специальных колес — для форсированного автомобиля предлагаются шины размерностью 235/35, устанавливаемые на легкие кованые 19-дюймовые моноблочные диски Vader. Эффективно замедляться и останавливаться машина может благодаря 370-миллиметровым керамическим дискам от Audi RS3. ■



# МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ –



# BRABUS

Более 40 лет знаменитое тюнинг-ателье Brabus по самым высоким стандартам работает с автомобилями Mercedes-Benz. И результаты этого кропотливого творческого процесса хорошо известны во всем мире. Но не все знают, что в Brabus уже 10 лет существует специальное подразделение, восстанавливающее ретроавтомобили штутгартского производителя.

Отдел Brabus Classic воссоздает винтажные машины с нуля, сохраняя верность мастерству профессионалов давно минувших лет и с большим вниманием относясь к деталям. Каждый ретроавтомобиль воспроизводится Brabus Classic в соответствии с теми техническими и дизайнерскими характеристиками, которые когда-то были установлены Mercedes-Benz в новом автомобиле. Причем это относится не только к цвету кузова или обивке, но и к серийным номерам двигателя – они в точности совпадают с теми, которые

отражены на карточках с данными, сохранившимися с тех времен, когда автомобиль был построен.

Отправной точкой для возрождения классического «Мерседеса» всегда является разборка оригинального автомобиля до последней гайки. В ходе этого процесса все детали проверяются и каталогизируются, негодные к использованию компоненты копируются лучшими специалистами в этой области, а пригодные восстанавливаются до идеального состояния.





С кузова машины удаляется вся краска. Затем он покрывается грунтовкой, вновь окрашивается, лакируется и полируется. Комплексная защита от коррозии с использованием передовых технологий также является частью процесса реставрации.

Пока идет работа над кузовом, двигатель тоже полностью разбирают и измеряют все детали. Реставрация предусматривает капитальный ремонт головки блока, поршневой группы и коленчатого вала.

Такую же скрупулезность технические специалисты Brabus проявляют и при капитальном ремонте трансмиссии, подразумевающим, в частности, восстановление карданного вала и дифференциалов.

Понятно, что специалисты Brabus Classic не идут на компромисс в отношении подвески и тормозов — они

заменяют компоненты новыми деталями и, таким образом, обеспечивают оптимальную безопасность отреставрированного транспортного средства. Надежность машин в повседневном использовании обеспечивается также специальными смазочными материалами серии Classic, поставляемыми технологическим партнером ателье — компанией Motul.

Заменяются не только все механические изнашиваемые детали, но и все уплотнения, прокладки, а также электрическая система автомобиля.

Интерьерные решения тоже выдерживаются в полном соответствии с оригинальным дизайном. Здесь используются кожа, ткани и ковровые покрытия точно такого же качества и цвета, какие применялись в серийном производстве на заводе. Не скучают без дела и плотники Brabus, которым



приходится кропотливо воссоздавать деревянные декоративные компоненты кабин – конечно же, из тех же пород дерева, что и в оригинале.

Перед отправкой клиенту автомобиль проходит комплексное функциональное испытание, в том числе на предмет безопасности. Порой работа над одним проектом занимает до 6 тысяч часов, но зато классический автомобиль получает эксклюзивную маркировку Brabus Classic 6-Star Certified High-Quality Restoration и двухлетнюю гарантию, не зависящую от величины пробега.

Старания мастеров тюнинг-ателье высоко оцениваются экспертами. Авторитетнейшая организация Германии Classic Data неоднократно подтверждала непревзойденное качество работ Brabus Classic, а также их высокое соответствие оригиналам. Ателье не раз побеждало в международных конкурсах ретроавтомобилей и получало престижные награды, такие как «Лучший на шоу» от S.I.H.A. или на фестивале Emirates Classic Festival в Дубае. Mercedes 600 Pullman, воссозданный Brabus Classic, был отмечен как лучший седан на конкурсе Techno-classica 2017 (S.I.H.A.) за выдающуюся аутентичность и безупречное качество работы.





Чтобы лучше осознать, с каким мастерством производятся работы в ателье, давайте ознакомимся с одним из заключений эксперта Classic Data, который следующим образом отозвался о качестве реставрации кабриолета Mercedes 280 SE 3.5 в Brabus Classic: «На момент моего осмотра автомобиль находился в восстановленном состоянии, эквивалентном новому. Все основные компоненты были восстановлены идеально, так что никаких признаков

использования не видно. Старые детали, которые не могли быть восстановлены, были заменены новыми. Трансмиссия прошла капитальный ремонт и соответствует новой.

Кузов в отличном внешнем состоянии. Зазоры равны или меньше оригинальных. В заключение я считаю, что это транспортное средство было отреставрировано в характерной манере Brabus настолько идеально, что первоначальное состояние было даже превзойдено. Это очевидно по выполненным с любовью деталям, таким как, например, воспроизведение внутреннего оформления, идеальных зазоров и т. д., которые в 70-х годах прошлого века не были реализованы в серийном производстве. Запрашиваемая цена отражает характер и объем реставрации, а также общее состояние».

Brabus Classic также занимается реставрацией клиентских автомобилей. Сейчас ателье продает такие редкие сокровища, как 300 SL с «крылом чайки» или родстеры, а также кабриолет 280 SE 3.5 и купе модельного ряда W 111. Особенно

щедро и в различных цветовых сочетаниях в ассортименте ателье представлены родстеры 280 SL Pagoda.

Производственные помещения Brabus Classic размещаются в Боттропе, на заводе Brabus 4, построенном в 2014 году. На 2000 квадратных метров здесь расположились современнейшие реставрационные и обслуживающие цеха, большой выставочный зал с готовыми автомобилями, которые можно приобрести.

Помимо собственно «сокровища на колесах» покупатели получают фотоальбом своего автомобиля с подробным документированием различных этапов восстановления. Контент также включает креативную фотосессию готовой «жемчужины» в студии Brabus. Но и этим история не заканчивается, потому что владелец ретроавтомобиля получает еще полный спектр услуг — от замены масла и профессиональных технических осмотров до полного восстановления машины. Так что у кого-то между прошлым и будущим есть только миг, а у кого-то — Brabus. ■





# НОВАЯ ЖИЗНЬ ПОПУЛЯРНОЙ КЛАССИКИ

Специалисты тюнинг-ателье Arden, много лет работающие с автомобилями Jaguar, в 1982 году отозвались на просьбы клиентов и решили вдохнуть новую жизнь в популярную классику, начав с Jaguar Series III XJ12. Теперь это направление вновь актуально.

После доработок модель именовалась Arden Jaguar AJ 4 и на протяжении нескольких десятилетий входила в число самых популярных у покупателей. Поэтому в ателье было подготовлено и выпущено 234 таких автомобиля. Недавно руководство ателье приняло решение продолжить работу над проектом Arden AJ 4, и летом 2018 года первый клиент получил свой ретроавтомобиль.

Одно из важнейших преимуществ тюнигованных автомобилей Arden заключается в приросте производительности двигателей. В AJ 4 инженеры применили два впускных коллектора с увеличенными дроссельными заслонками, а также спортивную выхлопную систему и оптимизировали блок управления 12-цилиндровым мотором. Благодаря таким преобразованиям с двигателя удалось «снять» 320 л. с. С

4-ступенчатой автоматической трансмиссией автомобиль разгоняется до 238 км/ч.

Помимо двигателя специалисты ателье модернизировали шасси и тормозную систему, поработали со спойлерами и вариантами окраски в экстерьере и интерьере. Они установили в автомобиль настраиваемые амортизаторы Kopé, а на легкосплавные 18-дюймовые диски поставили широкие шины. ■





# МОТО GUZZI



## ВРЯД ЛИ КЛАССИЧЕСКИЙ. НЕ СОВСЕМ ТУРИСТИЧЕСКИЙ. И УЖ ВОВСЕ НЕ ЭНДУРО

Итальянская компания Guzzi построила мотоцикл Moto Guzzi V85 TT, который сама классифицировала как Classic Travel Enduro. И хотя это позиционирование может показаться спорным, мало кому придет в голову оспаривать компетенции производителя, за спиной которого почти столетняя история мотоциклостроения, впечатляющий коммерческий успех и значимые спортивные победы.





На родине нового байка – в Манделло-дель-Ларио – всегда старались сочетать передовые технологии с классическим стилем. Модель V85 TT тоже в этом смысле не стала исключением. В конструкции байка можно заметить стремление его создателей к простоте и практичности, желание построить универсальную машину, которая могла бы быть со своим владельцем всюду. И аббревиатура TT, означающая tutto terreno – «вездеход», в названии этого мотоцикла как нельзя к месту.

Moto Guzzi V85 TT – это попытка вернуть золотой век приключений на мотоциклах, вооруженных современным функционалом. Впрочем, его можно использовать и для ежедневных поездок из дома на работу.

В дизайне мотоцикла можно отметить сочетание простых форм – машина лишена обтекателя и «главную партию» тут играют 21-литровый топливный бак с его скульптурностью, боковые панели с прорезями обдува и переднее крыло, в которое так удачно вписан воздухозаборник. Хотя сбрасывать со счетов двухцилиндровый поперечно расположенный двигатель в восприятии образа этой машины просто недопустимо, ведь он более чем заметен, да еще и несет на крышках гордое имя Moto Guzzi.

На мотоцикле присутствуют и детали, характерные для внедорожной стилистики – защита передней вилки, высоко расположенный глушитель и алюминиевый кожух картера.

Символ бренда – орел с широко раскинутыми крыльями – расположен на боковинах бака и по центру двойных светодиодных фар, где он выполняет функцию ходовых

огней. Задние огни, также двойные, во включенном состоянии напоминают раскаленные сопла истребителя.

Под сиденьем байка конструкторы предусмотрели отделение для хранения не крупных вещей.

От ветра пилота защищает минималистичная фигурная панель из дымчатого плексигласа, форма которой была выверена с помощью аэродинамической трубы. Руки водителя на руле тоже прикрыты от ветра. Авторы модели отмечают, что благодаря выверенной развесовке, невысокому центру тяжести и хорошо просчитанным пропорциям ездить на этом мотоцикле удобно как сидя, так и стоя – в момент преодоления препятствий. Кроме того, благодаря тому, что седло находится на высоте 830 мм от дорожной поверхности, всадник даже невысокого роста сможет помочь себе ногами в сложном маневрировании. Обычная же посадка пилота – вертикальная, с ненапряженными мышцами спины, едва согнутыми ногами и также согнутыми руками на алюминиевых рукоятках. Алюминиевые литые опоры для ног разработчики модели снабдили съемными резиновыми накладками для передвижения по бездорожью.

Рама мотоцикла изготовлена из стальной трубы. Учитывая внедорожный характер байка, конструкторы уделили особое внимание высокому сопротивлению рамы и отказались от центральной нижней опоры, чтобы сократить вес и увеличить клиренс, который в результате составил 210 мм. Задняя часть рамы интересна совмещением функций багажной полки, ручек для пассажира, держателя боковых сумок и защиты мотоцикла с тыла.

Поперечное расположение двигателя позволило



конструкторам сделать очень длинным маятник. Это открывает возможности для интуитивных действий пилота на бездорожье и на пересеченной местности. То есть, даже не обладая специальными навыками, мотоциклист сможет довольно безопасно справиться с препятствиями. В правом рычаге маятника находится карданный вал. Это эксклюзивная особенность модели V85 TT – найти серийный мотоцикл с карданным приводом в классе тур-эндуро просто не получится. Зато «цепные псы» отъявленного мотоциклизма в один голос заявят, что ждать от итальянской новинки взрывной динамики – себя не уважать. Спорить не будем. Тем более что данных о разгоне машины производитель не приводит.

На правом рычаге базируется еще и единственный амортизатор мотоцикла. Это расположение обосновано простотой доступа к гидравлическим настройкам и регулировке преднатяжения пружины.

Подвеска байка обеспечивает довольно щедрый ход колес – 170 мм как спереди, так и сзади. Тормозная система состоит из двойного сталь-

го переднего диска (320 мм) с двумя радиально установленными четырехпоршневыми суппортами Brembo и 260-миллиметрового заднего диска с плавающим двухпоршневым суппортом. Тормозные шланги заключены в металлизированную оплетку.

Размерность колес на V85 TT – 17 дюймов спереди и 19 дюймов

сзади, мотоцикл поставляется как с высокопроизводительными дорожными шинами Metzeler Tourance Next, так и с более рельефными шинами Michelin Anakee Adventure.

И, наконец, о том, что приводит мотоцикл в движение. Поперек рамы установлен новый V-образный двухцилиндровый двигатель Moto Guzzi



с двумя расположенными сверху клапанами на цилиндр — гордость Mandello Eagle и дань традициям. Объем мотора — 853 куб. см. Инженеры уменьшили высоту цилиндров, использовали титановые впускные клапаны и низкопрофильные поршни. Маховик и генератор, напротив, были увеличены. Благодаря деталям, изготовленным из титана, что до сих пор было доступно только для гоночных мотоциклов, V85 TT способен развить мощность в 80 л. с. и выдать 8000 оборотов в минуту. Запас хода на одном баке может составить свыше 400 км.

Картер двигателя сделан в мотоцикле более жестким, чем в предыдущих моделях Guzzi, так как здесь он выступает в качестве элемента рамы, несущего нагрузку. Кроме того, обновленный дизайн картера предусматривает новые локации портов проверки уровня масла.

Компактная коробка передач с 6 скоростями и не крупный короб сцепления не съедают дорожный просвет мотоцикла. Инженеры оптимизировали соотношения передач и за счет синхронизатора свели к минимуму шум при переключении.

Чтобы сделать жизнь владельца V85 TT проще и безопаснее, Moto Guzzi предлагает три различных режима езды на мотоцикле: «дорога», «дождь» и «бездорожье». Каждый из них по-своему форматирует работу двигателя, заставляет по-разному действовать антипробуксовочную систему ABS и подразумевает вариabельность отклика системы управления акселератором Ride-by-Wire.





Режим «дорога» подразумевает равномерное движение со средними настройками ABS и антипробуксовочной системы, а также быстрый отклик газа. Режим «дождь» активнее настраивает системы на обоих колесах и делает реакцию дроссельной заслонки более плавной. Внедорожный режим предусматривает минимальное вмешательство противобуксовочной системы. ABS активна только на переднем колесе (с возможностью деактивировать ее), наряду с более мягким откликом

дроссельной заслонки благодаря значительному торможению двигателем.

Мотоцикл V85 TT оснащен круиз-контролем, так что заданная скорость может поддерживаться без воздействия на акселератор. Для увеличения или уменьшения установленной скорости требуется нажатие всего одной кнопки.

Все параметры движения отражаются на цветном жидкокристаллическом дисплее с активной матрицей. Причем благодаря встроенному датчику фон и цвет инфографики

адаптируются к различным условиям освещения. Отображаемая информация помимо классических спидометра и одометра, счетчика пробега и часов также показывает включенную передачу, температуру воздуха, уровень топлива, среднее и текущее его потребление, остаточный пробег и выбранный режим езды. Еще можно установить отсчеты максимальных оборотов для переключения передач. Слева от дисплея находится порт USB, второй порт предусмотрен под сиденьем мотоцикла.

В новой модели мотоцикла представлена новая мультимедийная платформа Moto Guzzi Mia, позволяющая подключать смартфон, чтобы слушать музыку или говорить по телефону через гарнитуру в шлеме. Помимо этого в новинке впервые представлена навигация, которая отражается на дисплее в виде интуитивно понятных пиктограмм.

Дополняя портрет модели, хотелось бы привести еще несколько значимых цифр. Сухой вес мотоцикла составляет 208 килограммов. Запас хода на полном баке – свыше 400 километров.

#### ТРАДИЦИИ MOTO GUZZI

Первая страница книги внедорожной истории Moto Guzzi была открыта в 1939 году, когда компания приняла участие в шестидневных гонках в Австрии и мотоцикл G.T. 20 завоевал четыре золотые медали. Потом, в 1957 году лаврами чествовали изящную модель Lodola Regularita, а в 1962 году – минималистичный Stornello Regularita.

Затем специально подготовленные гоночные версии мотоциклов Moto Guzzi неофициально участвовали в ралли Paris - Dakar. В 1979 году на модифицированном V50 гонщик Бернард Ригони сумел преодолеть половину дистанции всемирно известного марафона, что можно считать очень достойным результатом, принимая во внимание тот факт, что классификация тогда не предусматривала разделения на автомобили и мотоциклы.

Внимание к мотоциклам Moto Guzzi было привлечено главным образом их экономичностью и превосходной стабильностью шасси. Эти достоинства пришлось по душе мотолюбителям, а профессионалов они заставили уважать бренд.

Итальянские мотоциклы с орлом на бензобаке продолжили конкуренцию с известнейшими производителями в начале 1980-х годов, но наиболее яркими стали 1985 и 1986 годы, когда энтузиаст и страстный поклонник бренда Клаудио Торри поручил компании создать совершенно особенный мотоцикл на основе 55-сильного V65. Инженеры форсировали двигатель исходной модели,

усилили раму и переделали подвеску. Маятник был позаимствован у спортивного байка «Ле-Ман 1000», оригинальный топливный бак заменили на 50-литровый алюминиевый. Получившийся мотоцикл проявил себя настолько хорошо, что заказчик из Франции обратился в компанию с просьбой построить 16 таких машин для участия в соревнованиях. Он же предложил инженерной команде Moto Guzzi разработать новую модель мотоцикла с высокопроизводительным четырехклапанным двигателем V75. Эту задачу конструкторы успешно решили, построив байк мощностью 62 л. с. и разгоняющийся до скорости свыше 170 км/ч.

Многое из того, что было сделано Moto Guzzi за долгие славные годы, вошло в историю, и сейчас некоторые из мотоциклов можно увидеть в музее в Манделло-дель-Ларио.

### ДОПОЛНЯЯ V85 TT

Для полноты образа любителя приключений в стиле эндуро создатели новинки предлагают оснастить мотоцикл дополнительными опциями, которые, как и байк, прошли ряд испытаний, подтверждающих их надежность и долговечность.

Итак, за дополнительную плату приобретатель V85 TT может получить пару алюминиевых боковых кофров объемом 39 литров (правый) и 33 литра (левый). Емкости устанавливаются и снимаются с мотоцикла за несколько секунд, но только в том случае, если вы имеете специальный ключ. В комплекте с кофрами идут и опорные кронштейны из нержавеющей стали.

Для мотоцикла можно приобрести и кофр, крепящийся сзади. Его объем равен 41 литру. Этот кофр также изготовлен из алюминия и тоже имеет специальный ключ для крепления.

Создатели модели предусмотрели в качестве опции поликарбонатное ветровое стекло увеличенной площади. Оно устойчиво к ударам и царапинам, благодаря чему долго останется блестящим и прозрачным.

Многим покажутся полезными стальная центральная подставка, а также регулируемые амортизаторы Ohlins; титановая выхлопная система Argow с карбоновым наконечником; стальная защита кардана и двигателя; более комфортные, чем стоковые, сиденья; дополнительные светодиодные фонари в алюминиевых корпусах; складные зеркала; специальные шины; электронная противоугонная система с дистанционным управлением и другие дополнения. ■

# ЧЕМПИОНСКИЙ БАЙК МОЖНО КУПИТЬ

В ознаменование успехов на мотокроссовых чемпионатах по всему миру компания KTM выпустила ограниченной серией байк KTM 450 SX-F – машину, готовую к гонке и в то же время доступную для приобретения всеми, кого устроит цена.

Изысканная пятискоростная модель знаменитого австрийского бренда имеет оранжевую раму с композитными противоскользящими накладками, колеса с дисками D.I.D. Dirt Star, глушитель Akrapovic, сиденье Selle Dalla Valle и несет на себе графику Red Bull KTM Factory Racing 2019 года, свидетельствующую о модернизированном двигателе и продвинутых настройках подвески.

Разработчики модели называют ее «самым острым оружием» в гоночном арсенале KTM и рекомендуют любителям кроссовых байков воспользоваться возможностью приобретения мотоцикла с богатой гоночной родословной и серией значимых улучшений по сравнению со стандартной моделью.

На некоторых рынках байк появится уже в начале 2019 года, а вот о цене на него в KTM пока умалчивают. ■



# ТЕХ, КОТОРЫХ МЕНЬШЕ, ХОЧЕТСЯ БОЛЬШЕ



Продолжая эволюционное развитие модели Leaf, в январе компания Nissan показала в Лас-Вегасе две версии своего электромобиля – Leaf 3.Zero и Leaf 3.Zero e + Limited Edition.

Nissan Leaf 3.Zero представляет собой более щедро, чем ранее, укомплектованный электромобиль. Здесь можно заметить новый 8-дюймовый экран информационно-развлекательной системы, а также дополнительные опции навигации и оптимизированное приложение Nissan Connect EV. Батарея в

нем имеет мощность 40 кВт\*ч. В окраске кузова появились новые оттенки и двухцветные сочетания. Цена на эту версию модели в Европе стартует от 14 894 505 тенге.

Вариант Nissan Leaf 3.Zero e + Limited Edition обойдется приобретателям значительно дороже, минимальная цена на него







равна 17 624 805 тенге. И это не только оттого, что автомобиль выпускается ограниченной серией в 5000 единиц. Дело в том, что мощность двигателя здесь равна 217 л. с., мощность батареи – 62 кВт\*ч, а запас хода составляет около 380 километров. То есть в пути представитель лимитированной серии на 40% эффективнее, чем Leaf 3.Zero, и сможет преодолеть расстояние почти на 100 километров больше. Кроме того, более мощный двигатель Leaf e+ позволяет динамичнее ускоряться и маневрировать, увереннее обгонять попутный транспорт и вливаться в быстро движущийся поток. Максимальная скорость более мощного автомобиля составляет 155 км/ч.

Новая батарея повышенной мощности имеет 288 элементов, а 40-киловаттная – лишь 192. И это притом, что размеры аккумуляторов почти идентичны. И та, и другая батарея имеют восьмилетнюю гарантию производителя.

Обе версии модели оснащаются электронной педалью и системой ProPILOT. Электронная педаль позволяет трогаться, ускоряться, замедляться и останавливаться, пользуясь лишь педалью газа. Система ProPILOT помогает водителю удерживать полосу движения, контролировать дистанцию и скорость автомобиля.

Поставки Leaf 3.Zero клиентам начнутся с мая 2019 года, а первые Leaf 3.Zero e+ Limited Edition владельцы получат к лету. ■



# ПОПУСТУ НЕ ТРЕВОЖИТ И ОПОВЕЩАЕТ ВОВРЕМЯ

Время от времени мы проводим тесты различных устройств и приспособлений, которые посредством новейших технологий делают жизнь автомобилистов легче, приятнее и безопаснее, а некоторые даже сохраняют бюджет. На сей раз в ходе тестовых испытаний мы ознакомились с возможностями радара-детектора Neoline X-COP 7500s, разработанного в России и производимого в Корее.



С 2007 года компания Neoline, центральный офис которой находится в Москве, под собственным брендом выпускает автомобильную электронику. Передовые мировые технологии в компании дорабатывают и видоизменяют с учетом потребностей рынка и

запросов потребителей. В частности, благодаря этому изучаемое нами устройство взаимодействует с GPS-базами радаров и камер 45 стран (ЕС, РФ, Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Узбекистан и др.).



Данный приемник высокочастотных сигналов предназначается для обнаружения мобильных и стационарных радаров, а также камер контроля ПДД. Кроме того, прибор может оповещать водителя о превышении им допустимой скорости, он определяет вид фиксирующего радара или камеры и отсекает влияние посторонних источников излучения.

Презентабельная картонная коробка радара-детектора оформлена в бело-голубой гамме и несет на себе полезную для потенциального покупателя информацию о приборе, имеет штрих-код и знаки сертификации.

Комплектация радара-детектора помимо самого прибора предусматривает

наличие кабеля питания от автомобильной розетки (прикуриватель) с кнопкой включения/выключения, USB-кабеля, кронштейна крепления прибора к лобовому стеклу, руководства пользователя и гарантийного талона с обязательствами на 2 года.

Благодаря наличию в Neoline X-COP 7500s дальнобойного сверхчувствительного модуля EXD прибор успешно справляется с обнаружением оборудования, работающего в диапазонах Ultra-X, Ultra-K, X, K и KA, а также лазеров (800 nm ~ 1100 nm). Чувствительность устройства позволяет находить фиксирующую аппаратуру на расстоянии до 2,5 километров.

О результатах поиска радар-детектор информирует графикой на OLED-дисплее и голосом на русском языке.

Радар-детектор обнаруживает и систему «Автодория», не излучающую радиосигналы и состоящую из двух камер, разнесенных друг от друга на расстояние от 500 метров до 10 километров. Система фиксирует среднюю скорость на участке дороги и автоматически штрафует нарушителей. Однако интеллектуальная обработка данных в Neoline X-COP 7500s позволяет своевременно предупреждать водителей об этом типе фиксации скорости.

Для снижения количества ложных срабатываний в прибор интегрирован фильтр Z-сигнатур, распознающий источники, не имеющие отношения к дорожному измерительному и фиксирующему оборудованию. Фильтр блокирует срабатывание

радар-детектора на такие помехи. То есть он не будет тревожить водителя, когда рядом проезжают автомобили с системами Blind Spot Monitoring, Side Assist и Blind Spot Detection. Прибор не потревожит, если рядом работают двери с датчиками движения, станции сотовой связи, высоковольтные ЛЭП или датчики трафика. Причем пользователь самостоятельно может вносить ложные срабатывания в базу Neoline X-COP 7500s и повторно на этот раздражитель прибор реагировать уже не станет. Есть у владельца возможность внести в память детектора точку или даже зону, где нужно быть осторожным, и тогда при следующем приближении к ней устройство оповестит водителя.

Помимо этого водитель может самостоятельно настроить удобные для него параметры: установить допустимое превышение скорости, выставить режим автоприглушения или тишины, выбрать для прибора приоритет обнаружения по GPS MK-100C (SirF Star IV) или по радиосигналу, выключить голосовые оповещения или настроить их громкость, отрегулировать яркость дисплея и некоторые другие функции.

Устройство имеет демонстрационный режим, в котором показана работа радара-детектора: звуковое и голосовое оповещение, индикация на дисплее.

Радар-детектор информирует водителя о расстоянии до контролирующего или фиксирующего прибора, о типе оборудования и мощности его сигнала, о скорости, разрешенной на участке дороги, и фактической скорости транспортного средства.

Neoline X-COP 7500s сообщает, на что настроена та или иная камера – на выделенную полосу, обочину, перекресток, светофор или пешеходный переход. Прибор предупредит также о фотофиксации «в спину» или о том, что на штанге установлен муляж, а не действующий прибор.

Для удобства использования в различных дорожных условиях прибор имеет несколько режимов: «город», «трасса», «турбо», X-COP. В первом из режимов чувствительность радара-детектора наиболее низкая. Второй режим предполагает стандартную чувствительность – расстояние обнаружения контролирующего оборудования в нем значительно выше, чем в первом, но зато снижена защита от помех. Режим «турбо» предполагает максимальную чувствительность прибора и наибольшую дальность обнаружения радаров, в том числе маломощных, при замерах скорости «в спину».





В режиме X-COP происходит автоматическое переключение режимов «город»/«трасса» в зависимости от скорости движения автомобиля. На скоростях от 0 до 40 км/ч прибор никак не будет извещать водителя о тревожном оборудовании, на скоростях от 41 до 70 км/ч детектор работает в режиме «город», на более высоких переходит в режим «трасса».

Производитель прибора предупреждает, что устройство может срабатывать неточно при наличии мощных сторонних излучений, и сообщает, что срабатывание детектора на них не является неисправностью. Показания могут колебаться и в связи с особенностями ландшафта. Также приобретателям необходимо иметь в виду, что радар-детектор может некорректно работать в автомобиле с

атермальным лобовым стеклом или стеклом с подогревом.

Радар-детектор Neoline X-COP 7500s работает от источника тока с напряжением 12 В. Он устанавливается в салоне автомобиля в горизонтальном положении внизу у основания лобового стекла. Размеры детектора таковы: длина 8,5 см, ширина 6 см, высота 3,3 см. В режиме «холодный старт» устройство производит поиск спутника в течение 40–90 секунд, в режиме «теплый старт» время сокращается до 5–10 секунд. Обновление прошивки детектора производится через порт mini USB, сама процедура довольно подробно описывается в руководстве пользователя.

В заключение хочется сказать, что прибор порадовал и своим дизайном, и функционалом. Особенно понравилось то, что благодаря широкой вариативности настроек он не тревожит ложными срабатываниями, при этом четко работая там, где нужно. Динамичнодвигающиеся автолюбители поймут, как быстро это устройство может окупить средства, потраченные на его приобретение, а профессионалам мы даже говорить об этом ничего не станем. ■

# ОТКРЫТЬ И ЗАВЕСТИ – ОДНИМ ПАЛЬЦЕМ



В конце 2018 года представители компании Hyundai Motor анонсировали применение в автомобилях Santa Fe технологии распознавания отпечатков пальцев.

По планам компании дактилоскопия во внедорожнике появится уже в первом квартале 2019 года. Благодаря наличию соответствующих датчиков водители смогут открывать двери машин и запускать двигатель. Кроме того, технология будет задействована в организации индивидуальных настроек и характеристик вождения. В частности, по отпечатку пальца в автомобиле будут устанавливаться положение сидений и зеркал.

Тех, кто испугался подделки отпечатков пальцев злоумышленниками, в Hyundai Motor поспешили успокоить. Дело в том, что емкостные датчики измеряют электропотенциалы в нескольких зонах пальца и вероятность того, что система ошибется, составляет соотношение 1 к 50 000. То есть в математическом выражении данная технология в пять раз надежнее, чем ключи. А еще динамическое обновление в режиме реального времени позволяет электронике подробнее изучать и лучше запоминать палец автовладельца, поэтому надежность со временем лишь нарастает. ■



# NISSAN TERRANO:

## К СИБИРСКИМ МОРОЗАМ УСТОЙЧИВ!

Журналистам нашей редакции неоднократно доводилось встречаться с Nissan Terrano на презентациях и тест-драйвах, организованных заводом-изготовителем. Но то были короткие встречи, в рамках которых удавалось получить лишь общие впечатления о машине. В начале зимы мы получили приглашение от наших российских коллег отправиться в заснеженную Сибирь и протестировать автомобиль в экстремальных условиях. Отказаться от предложения, обещающего новые впечатления, мы просто не смогли!

Сибирь встретила нас настоящей зимой — метелью и температурой в 35 градусов ниже нуля. Нашей команде потребовалось совсем немного времени, чтобы привыкнуть к погоде — сибирские морозы переносятся значительно легче наших. А вот к чему мы так и не привыкли за время нашего путешествия, так это к чистым и посыпанным песком дорогам. Несмотря на снегопады, дороги здесь убирают с завидным постоянством, причем как трассы федерального значения, так и второстепенные улицы в небольших населенных пунктах.

Бесценным для нас стал и опыт общения с сибирскими автолюбителями, их гостеприимство и радушие

с лихвой компенсировали непростые погодные условия. Мы обменивались мнениями и делились опытом на многочисленных промежуточных остановках нашего пути.

Запланированный заранее маршрут тест-драйва пролегал от города Барнаула до Республики Алтай, но по мере нашего приближения к конечной точке погода неоднократно вносила в него свои коррективы. В итоге от планов посетить республику мы отказались, ограничившись местными достопримечательностями и заповедными местами.

Внешне Terrano мало чем отличается от Renault Duster. По-иному здесь оформлена оптика, бамперы, выштамповка кузовных элементов имеет более острые грани. При беглом взгляде решетка радиатора серьезно напоминает мотивы дорестайлингового Nissan Pathfinder. Субъективно — «Террано» выглядит более уважаемым своего французского собрата и имеет более варибельную





и богатую комплектацию.

Самый бюджетный внедорожник марки Nissan, коим принято считать Terrano, не совсем японский: платформа, на которой он построен, давно и успешно используется Renault на российском производстве. Большую часть узлов и агрегатов модель унаследовала от Renault Logan и Sandero. Тем не менее в рамках тест-драйва мы рассматривали испытуемого как самостоятельную модель, стараясь по мере возможности объективно оценивать его характеристики. А одноплатформенность в нашем понимании — это большой плюс, ведущий к взаимозаменяемости запчастей.

Покупателям Nissan Terrano предложено четыре варианта оснащения: Comfort, Elegance, Elegance Plus и Tekna. В последнем варианте присутствует весь список опций плюс фирменная мультимедийная система NissanConnect с камерой заднего вида и кожаная отделка салона. Нам на тест досталась комплектация Elegance Plus, оснащенная 2-литровым бензиновым мотором (143 л. с.) и автоматической трансмиссией с полным приводом ALL-Mode 4x4.

Как мы упомянули выше, автомобиль выглядит привлекательно и в своем ценовом сегменте имеет весьма прочные позиции, пользуясь популярностью как у частных автолюбителей, так и в коммерческом секторе.

Автомобиль для теста был предоставлен автоцентром «АНТ», официальным дилером марки NISSAN по Алтайскому краю ([www.ant22.ru](http://www.ant22.ru)). Это авторитетная мультибрендовая компания более чем с 20-летней историей работы на автомобильном рынке Сибири. Казахстанским автопутешественникам, собирающимся посетить Алтайский край, будет нелишним запомнить ее название, так как помимо поддержки заводской гарантии компания оказывает массу услуг: от эвакуации и ремонта до помощи в оформлении требуемых дорожным законодательством документов.





Такая народная любовь, по нашему мнению, продиктована простотой конструкции, неприхотливым двигателем и отсутствием бесполезных опций, за которые порой автовладелец переплачивает приличные деньги.

Любителям активного отдыха, выбравшим Terrano, ни за что переплачивать не придется. В базовом оснащении автомобиль комплектуется рейлингами на крыше, стальной защитой картера, пластиковыми накладками на колесные арки, полноразмерным запасным колесом и массой различных полезностей.

Управляется машина отлично. Подвеска устойчивая, малошумная, в меру жесткая (клиренс 210 мм). На трассе, на скорости выше 80, она легко «глотает» швы асфальта и небольшие неровности дорожного полотна. А вот при движении по «гребенке», особенно на малой скорости, задние пассажиры жаловались на жесткий диван и недостаточную шумоизоляцию кузова. Впрочем, не стоит ждать от бюджетного автомобиля премиального комфорта. Основное преимущество Terrano — это универсальность, отвечающая дорожным реалиям. Он отлично везет как по ровному асфальту, так и по просеке, причем высота снежного покрова во время наших тестов доходила временами до 40 сантиметров. Привод машины можно настраивать с помощью джойстика, расположенного в нижней части консоли. Доступны три режима его работы: 2 WD, в котором крутящий момент передается только на передние колеса; AUTO — система оптимально распределяет крутящий момент между осями посредством электромагнитной муфты; LOCK, рассчитанный на передвижение по бездорожью или гололеду, в этом режиме электромагнитная муфта блокируется, а скорость ограничивается.

Безопасность в движении и при торможении обеспечивают такие системы, как ESP, ABS и система распределения тормозных усилий EBD. Ими Terrano оснащается в базовой комплектации, в которую помимо всего прочего входят преднатяжители ремней и подушки безопасности для водителя и переднего пассажира.

Работа 2-литрового двигателя не вызвала особых нареканий. При движении по прямой его мощности вполне достаточно для маневров с загруженным салоном и багажником. При перемещении в горной местности нехватка мощности остро не ощущается, если выбирать оптимальный режим движения (до 40 км/ч). Средний расход топлива по трассе



составил 8 литров. Учитывая нагрузку и постоянную работу обогрева, этот показатель выглядел вполне неплохо. В черте города Terrano расходовал между 9 и 10 литрами качественного АИ-95 на сотню.

Салон Terrano лишен излишеств. Вместе с тем все удобно, практично, все под рукой. Кресла в протестированной нами комплектации были затянуты в непромокаемую ткань темного цвета с контрастной обстрочкой, панели отделаны жестким, устойчивым к царапинам пластиком. В передних и задних дверях располагаются емкие карманы.

Приборная панель спрятана от солнечных бликов под нависающим козырьком. По ее центру расположен спидометр, слева – тахометр, а в правой части – дисплей бортового компьютера. С помощью кнопки, расположенной на торце ручки управления дворниками и омывателем, на дисплей бортового компьютера можно выводить данные о расходе топлива, времени в пути и остатке горючего в баке.

Из практичных вещей в оснащении салона мы также отметили удобную аудиосистему с функцией радиоприемника, устройством беспроводной связи Bluetooth и проигрывателем CD-дисков. Кроме этого аудиоустройство оснащено цифровым AUX-входом и USB-разъемом.

В нашей комплектации автомобиль имел охранную систему с функцией дистанционного пуска двигателя. Это значительно упрощало утренний прогрев, на который при 30-градусных морозах уходило не более 10 минут. Большую роль в ускорении этого процесса сыграл подогрев переднего стекла, который, кстати, также поставляется в базовом оснащении. Очень удачное решение для северных регионов.

За время, проведенное за рулем Terrano, а проехали мы около 1000 километров, каких-либо негативных эмоций, связанных с автомобилем, мы не испытывали.

Он неприхотлив, достаточно комфортен и практичен. Это отличный выбор для тех, кто ценит в автомобиле надежность и универсальность. ■



Ответы на сканворд, опубликованный в Pitstop №12-2018

П	И	К	И	Р	О	В	К	А
		О		Е		Т		
С		П	Р	Я	М	О	Т	А
К	Л	И	О			Р		Н
О			С	Т	А	Н	О	К
Р	Е	Н	О		Б	И	З	Е
О			М	А	Р	К	Е	Р
С	А	П	А		И		Р	
П			Х		С	Н	О	П
Е	Р	М	А	К		У		Ь
Л		У		А	Н	Т	Р	Е
К		С		Т	О	Р	О	С
А	П	А	Ш		Й	О	Т	А

↙	Отбитый кусок	↘						↘
	Финский порт		Новое достижение	Микробы одного вида	"Унесённые ветром", автор		Музыкальный ансамбль	
↙							... и ян	
	Отражение пули		"007"		Служебный разряд			
↙			... и Джерри					
Не школа и не техникум	"Оковы" брака	↘			"Миля" капитана Немо			
	Рядовой партии		Душевные качества		Река на Аляске		... в милицию	
↙				Франц. живописец		Отдельное животное		Прочная подруга надежды
	Свой хвост хвалит	Деловой Лондон		... Мандельштам	↘			
↙				Предок "ЗИЛа"	↘			
	Баскетбольная корзина							
↙			Город невест		Сосновый лес			
	Подруга Тристана							

## САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

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

[WWW.A-MASTER.KZ](http://WWW.A-MASTER.KZ)



### ЖУРНАЛ PITSTOP МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В СЕТИ КИОСКОВ И ТОЧЕК РЕАЛИЗАЦИИ КОМПАНИЙ

ТОО «Мир пресс», «Хорошие новости плюс» и у частных распространителей.

### КИОСКИ И ОПТОВО-РОЗНИЧНЫЕ МАГАЗИНЫ КОМПАНИИ «ХОРОШИЕ НОВОСТИ ПЛЮС» В Г. АЛМАТЫ:

ул. Сатпаева, 90 (ТРЦ «АДК») пр. Рыскулова (рынок «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 – пр. 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!**

## ДИЗАЙН

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

## ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

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

## ПЕЧАТНЫЕ СМИ

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

(офсетная печать)

## ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

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

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



## ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



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

## КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

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



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

# ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!



# automechanika

ASTANA

licensed by  
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

Ведущая выставка для индустрии  
автомобильной промышленности в Казахстане  
и Центральной Азии

**27 – 29. 3. 2019**

ВЦ «Корме», г. Астана



messe frankfurt

Тел: + 77719967380

E-mail: [az@astana-expo.com](mailto:az@astana-expo.com)

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