Sergei 79 for journal-plaza.net

№3 (933) МАРТ 2009 WWW.ZR.RU

За рулем

ПРИБАВИТЬ ЯРКОСТИ

FORD FIESTA
SEAT IBIZA
MAZDA 2

24



«Самара» или «Калина»
74

Выбери летние шины
128

Найди свой вседорожник
258

НАТАЛЬЯ МАЛЬЦЕВА и LEXUS GS 450h

ЧИСТЫЕ ПОМЫСЛЫ
112

ISSN 0321-4249
09003
9 770321 424007

Sergei 79 for journal-plaza.net



Ради ее улыбки

Последнее время ловлю себя на мысли, что мужчины хором начали стонать. Кризис, автопром, зарплата, пошлины, безработица, курс евро – все ни к черту, руки опускаются, стимула нет, словом, приехали. И скажите, мол, нам спасибо, что хоть «жигули» с «калинами» делаем – глядишь, и этого не будет!

Мужики, да когда же работать, если не сейчас? Кого ждем – Ланселота, Дон Кихота, пришельцев? Так они могут и не появиться: ни на белом коне, ни в летающей тарелке. Если не знаете, как жить, – почитайте у Джека Лондона про освоение Аляски: там описаны и безмолвные пространства, и настоящие мужчины, их покоряющие. А еще лучше, подумайте о своих женщинах! Которые живут в этой же стране, ездят на тех же автомобилях и слушают тех же политиков. Но при этом умудряются, как бы между прочим, делать все то, что делали всегда: готовить, стирать, гладить, покупать, воспитывать... И, кстати говоря, втайне от вас мечтать о рыцаре, который в трудную минуту спокойно и уверенно станет рядом. Верит ли она в то, что этим рыцарем может быть один из нас?

Должна верить! Если, конечно, мы перестанем скулить и начнем РАБОТАТЬ. И даже не ради денег, а просто для того, чтобы увидеть ее счастливую улыбку. Ведь это лучшее, что есть на свете!

Петр Меньших



Sergei 79 for journal-plaza.net

3 КРУПНЫМ ПЛАНОМ
12 ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»
Призы читателям
16 НОВОСТИ

АВТОМОБИЛИ

24 ПУСТЬ ВСЕГДА БУДЕТ СОЛНЦЕ
Тест «СЕАТ-Ибица», «Мазды-2», «Форда-Фиеста»
36 ТЕОРИЯ НЕВЕРОЯТНОСТЕЙ
«Рено-Меган»
44 С СИМПАТИЕЙ К ИЗЛИШЕСТВАМ
«Сузуки-Гранд Витара»
46 СИЦИЛИАНСКАЯ АТАКА
«Порше-Бокстер»
50 А ЧЕТЫРЕ ЛУЧШЕ!
«Шкода-Октавия 4х4», «Суперб 4х4»
54 ЧТО, НОВЫЙ ХОЗЯИН, НАДО?
«Мазда-3»
58 ОТВЕДАЙТЕ ВТОРОГО
«ФИАТ-Седичи»
62 КУБИК РУБИКА
«КИА-Соул»
66 ТРИНАДЦАТЫЙ ВОИН
«Хонда-Ледженд»
72 ВО ИМЯ MINI!
«МИНИ-Джон Купер Уоркс»
74 ТУРНИР ЧЕТЫРЕХ ДВЕРЕЙ
«Лада-Самара» – «Лада-Калина»
82 АКТИВНЫЙ И ПАССИВНЫЙ
Тормозим с прицепом
84 КРАСИС ГИППОКРАТА
Тест «Инфинити-EX», «Мерседес-Бенц GLK», «Ауди-Q5»

КУРЬЕР

94 АВТОМОБИЛЬ, СОБАКА И КЛЯКСА
Грязь с дороги



50 А ЧЕТЫРЕ ЛУЧШЕ!

«Шкода-Октавия 4х4», «Суперб 4х4»



44 С СИМПАТИЕЙ К ИЗЛИШЕСТВАМ

«Сузуки-Гранд Витара»



84 КРАСИС ГИППОКРАТА

Тест «Инфинити-EX», «Мерседес-Бенц GLK», «Ауди-Q5»

Sergei 79 for journal-plaza.net

96 **ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ**
Отвечаем на письма читателей

97 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ**

АВТОРЫНОК

102 **АЛЕНЬКИЙ ЦВЕТОЧЕК**
Покупаем «Тойоту-Королла»

108 **БРАТЬЯ СНЕЖНОГО ЧЕЛОВЕКА**
Модельный ряд «Шкоды»

110 **ВЕСЕННЕЕ ОБОСТРЕНИЕ**
Цена мелкой аварии

112 **ЭКОЛОГИЧНЫЙ ОТВЕТ**
Примерка «Лексуса-GS 450h»

118 **ЖИТЬ В СИБИРИ**
«Волга-Сайбер» в парке ЗР

120 **СЕРАЯ МЫШКА**
«Шевроле-Ланос» в парке ЗР

122 **ИРОНИЯ СУДЬБЫ**
Рейд по сервисам «Форда»

КОМПОНЕНТЫ

128 **УСТАНОВКА НА ЛЕТО**
Тест шин 185/60R14

136 **С ВЕТЕРКОМ – ИОННЫМ**
Ионизаторы воздуха

140 **КСЕНОНСЕНС**
Поправки к стандарту

142 **ЗАЖИГАНИЕ С КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА**
Подделка

144 **НЕ ЛЕЗЬ В КАРМАН ЗА СЛОВОМ**
Беспроводные гарнитуры

146 **НОВЫЕ ТОВАРЫ**

150 **ГДЕ ЖИВЕТ ИЗНОС**
Режимы работы и долговечность



54 ЧТО, НОВЫЙ ХОЗЯИН, НАДО?
«Мазда-3»



74 ТУРНИР ЧЕТЫРЕХ ДВЕРЕЙ
«Лада-Самара» – «Лада-Калина»



66 ТРИНАДЦАТЫЙ ВОИН
«Хонда-Леджend»



82 АКТИВНЫЙ И ПАССИВНЫЙ
Тормозим с прицепом

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

84 «Ауди-Q5»
118 «Волга-Сайбер»
204 «Грейт Уолл Вингл»*
84 «Инфинити-EX»
62 «КИА-Соул»
74 «Лада-Калина»
74 «Лада-Самара»
24 «Мазда-2»
54 «Мазда-3»
84 «Мерседес-Бенц GLK»
72 «МИНИ-Джон Купер Уоркс»
182 «Опель-Астра»
46 «Порше-Бокстер»
36 «Рено-Меган»
24 «СЕАТ-Ибица»
244 «СЕАТ-Леон Купра»
44 «Сузуки-Гранд Витара»
102 «Тойота-Королла»
204 «УАЗ-Пикап»*
58 «ФИАТ-Седичи»
214 «Форд-Транзит Карадо»**
24 «Форд-Фиеста»
244 «Форд-Фокус ST»
172 «Хёндай-Гетц»
66 «Хонда-Леджend»
120 «Шевроле-Ланос»
50 «Шкода-Октавия 4x4», «Суперб 4x4»

*Пикап.
**Кемпер.

Sergei 79 for journal-plaza.net

ТЕХНИКА

154 **АЙСБЕРГ ПО КУРСУ!**
Обзор салона в Детройте

160 **СЕРДЦА ЯГУАРОВ**

164 **КОРОЧЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ**
Замеры тормозного пути

166 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

170 **ВОКРУГ СВЕТА**
Из истории элетрооборудования

РЕМОНТ И СЕРВИС

172 **УРОКИ КОРЕЙСКОГО**
Тест-ремонт «Хёндай-Гетц»

178 **ВЕСЕЛЫЕ КАРТИНКИ**
Сигналы датчиков

180 **ОКНА ВО ДВОР**
Стеклоочистители на двери

182 **ЗВЕЗДНАЯ ПЫЛЬ**
Форум «Опель-Астра»

184 **НАШ КОНКУРС**

186 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**

БЕЗОПАСНОСТЬ

188 **ПРОВЕРЬ СВОЮ АПТЕЧКУ**

189 **МИНУС ГОРОД**
Аварийность в 2008 году

190 **ОСАГО ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ**

192 **УЧЕБНАЯ ТРЕВОГА**
Новое в обучении водителей

194 **ЭКЗАМЕН НА ДОМУ**

ЭКОНОМИКА

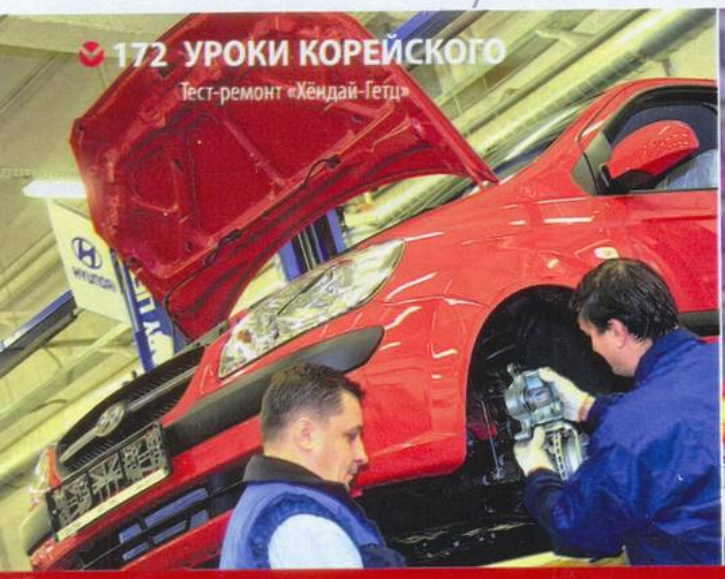
196 **СКОРОСТНОЙ СПУСК**
Итоги продаж в 2008 году

199 **ИДЕТ ГРУППА В НОВЫЙ КЛАСС**
Интервью с К. Кремером

200 **КРУГЛОЕ НОСИТЬ, КВАДРАТНОЕ КАТАТЬ**
Открываем шиномонтаж



154 АЙСБЕРГ ПО КУРСУ!
Обзор салона в Детройте



172 УРОКИ КОРЕЙСКОГО
Тест-ремонт «Хёндай-Гетц»



192 УЧЕБНАЯ ТРЕВОГА
Новое в обучении водителей

Sergei 79 for journal-plaza.net

ГРУЗОВИКИ

204 КТО В ЛЕС, КТО ПО ДРОВА
Тест «УАЗ-Пикап», «Грейт Уолл Вингл»

214 ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ «ФОРД»
Кемпер «Форд-Транзит Карадо»

220 РЕКЛАМНЫЙ БЛОК
Предложения профессионалов рынка автокомпонентов и оборудования для автосервиса

226 ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

СПОРТ

228 ЗДЕСЬ ВАМ НЕ АФРИКА!
Рейд «Дакар-2009»

232 НИК ХАЙДФЕЛЬД: ПОБОРЕМСЯ ЗА ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ
Интервью с гонщиком

234 ДА ЗДРАВСТВУЮТ ОБГОНЫ!
Перемены в формуле 1

236 ВСТРЕТИЛИСЬ НА ЛЬДУ
Техника «Гонки звезд «За рулем»

238 РЕЗИНОВЫЕ ГОНКИ
«Пирелли» в автоспорте

240 ПАДДОК
Новости спорта

ТЮНИНГ

244 НА ДВА ЛИЦА
Тест «Форда-Фокус ST», «СЕАТ-Леон Купра»

248 НА ГРЕБНЕ МОДЫ

БЕЗ ГРАНИЦ

250 ЗАМЕРЗАЛ ЯМЩИК
Эксперимент на выживание

258 ПАРАД-АЛЛЕ!
Фестиваль вседорожников

264 НА ЧЕМ ОНИ ЕЗДЯТ?
Женский транспорт

266 ОПЯТЬ ВЕСНА
БМВ-320, год выпуска 1938-й











Sergei 79 for journal-plaza.net

Они присудили призы

Закончилось одно из главных событий нашего Гран-при – розыгрыш призов среди более чем 20 тысяч читателей, заполнивших анкеты и составивших представительное жюри конкурса, не имеющего в стране аналогов. Именно они назвали победителей Гран-при – лучшие автомобили-2009, – а теперь пришло время отметить их усилия и веру в журнал. Пять наших читателей, на которых выпал жребий генератора случайных чисел (см. ЗР, 2009, № 2), по-



Sergei 79 for journal-plaza.net

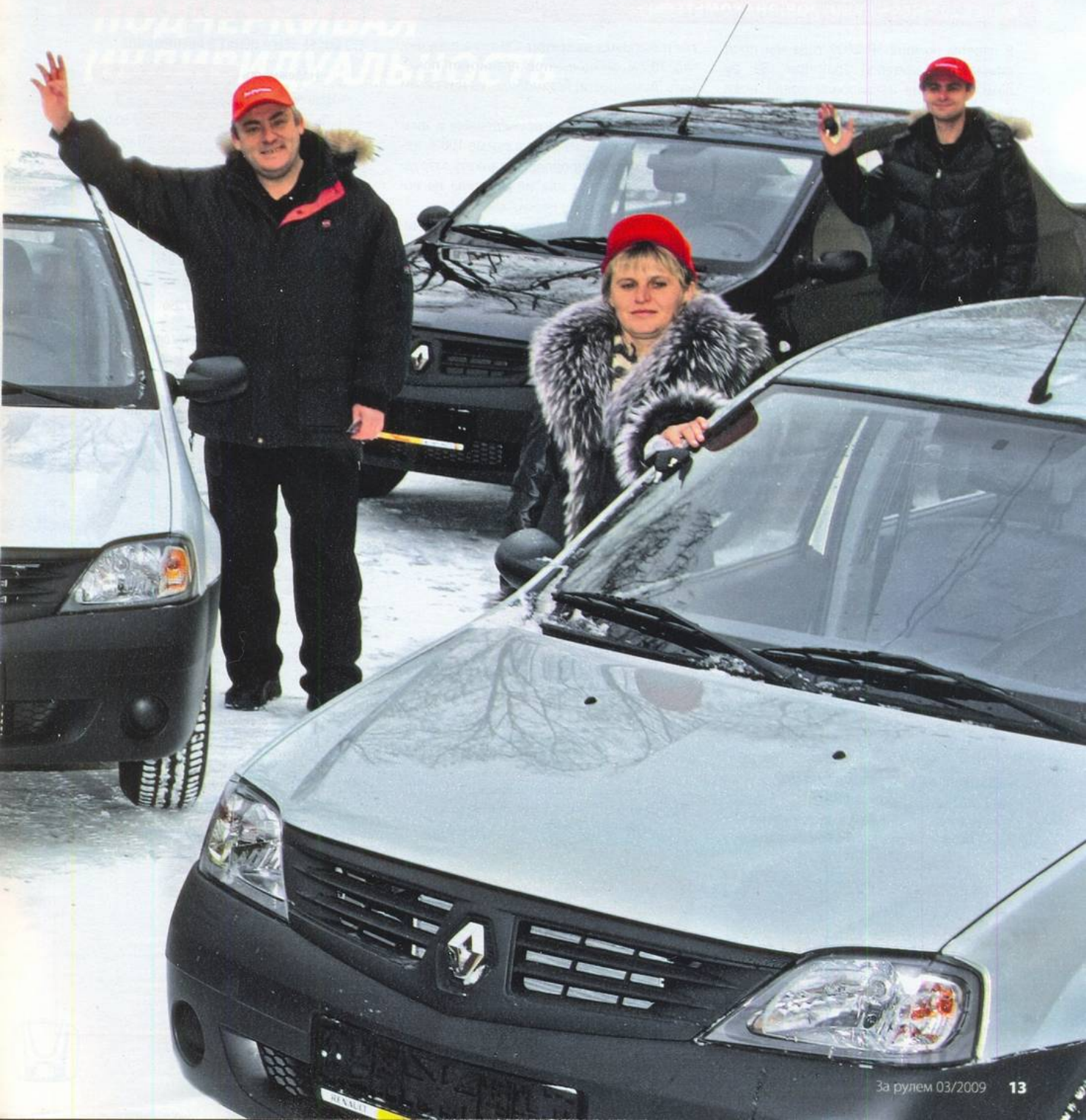
лучили в подарок от «За рулем» автомобили «Рено-Логан».

…И вот мы встречаем их в Москве. Все они на фото приветствуют вас. Познакомимся поближе – по кругу, слева направо.

Марина МАЛЬЦЕВА – ветврач из Верещагинского района Пермского края. «Любимое чтение – «За рулем», особенно сравнительные тесты, – говорит она, усаживаясь за руль. – Мечты сбываются».

Рядом с ней инженер из Тулы **Сергей ЛАВРЕНТЬЕВ**. Его интересует все, что имеет отношение к автомобилю. Вступил в спор с судьей при разборе ДТП, доказал свою правоту, хотя и не добился пересмотра дела. Бывает!

В центре **Игорь СЕЛИВЕРСТОВ** – геолог, исходивший Север вдоль и поперек, ныне глава администрации поселка Мыс Каменный на далекой Обской губе в Ямало-Ненецком АО. Жизнерадостный, веселый человек, отец сына и пятерых дочерей и хозяин восьмилетней иномарки. Выигрыш «Логана» весьма кстати.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Следующий – **Денис ЛИТАВРИН** из Краснодара, совладелец маленького фамильного дела – фирмы маршрутного такси. Очень рад выигрышу, а еще тому, что угадал в Гран-при всех победителей. Просит отметить, что «и наши могут делать машины». На своей «Газели» он с отцом проехали 1 200 000 км.

Замыкает пятерку еще одна женщина – **Анастасия ТУРЧЕНКОВА** из неблизкого Ташлинского района Оренбургской области. Воспитывает троих детей. Муж – профессиональный водитель бензовоза, так что наш подарок будет всегда под хорошим присмотром.

Всех наших «лауреатов» объединяет не только радость – «Рено-Логан». Каждый рассказал еще и о том, что «никто, просто никто» не поверил в то, что выиграна машина. «Такого не может быть!», «Не валяй дурака, все раздают своим», «Это розыгрыш», «Даже мама до последней минуты считала, что обманываю ее» – вот что мы услышали.

Неужто и впрямь люди разуверились в том, что существуют честность и порядочность? Наши новые друзья смогли убедиться: существуют!

Счастливого пути!

БОЛЕЕ 20 ТЫСЯЧ АРБИТРОВ. ЗНАКОМЬТЕСЬ!

В первом номере ЗР 2009 года мы представили победителей Гран-при «За рулем» – лучшие автомобили среди новинок российского рынка. В этом – знакомим с теми, кто сделал этот выбор: жюри в составе многих тысяч читателей! Обработку присланных ими анкет вела известная компания «Ромир», ее выборка составила 5189 респондентов из всех федеральных округов России. Детали коллективного портрета нашего жюри – на этих страницах, в диаграммах.

В составе судейской коллегии 92,2% мужчин и 7,8% женщин, что, надо полагать, отражает пропорции нынешней читательской аудитории ЗР. Основная масса судей (60%) в самом творческом возрасте – им от 26 до 45 лет, причем 85,1% респондентов не связаны с работой в автобизнесе. Обратим внимание на их достаток: 51,4% могут позволить себе дорогие вещи (конечно, не все, что захочется), а у 43,5% хватает средств на одежду и пищу, из чего можно заключить: при покупке автомобиля многие полагаются на кредит. Отметим попутно, что 70,7% респондентов планируют поменять (приобрести) автомобиль, из них почти 66% – на новый.

В случаях, когда приведенные в диаграммах данные не дают в сумме 100%, небольшая часть заполнявших анкету затруднилась с ответом или не ответила на вопрос по другим причинам.

Какие характеристики автомобиля читатели считают приоритетными, какие марки – наиболее привлекательными, каким образом намерены финансировать покупку нового авто? Полностью ответы на эти вопросы представлены на сайте «За рулем». Здесь важно отметить: предпочтения и оценки членов жюри – свидетельство их разносторонней подготовленности в том, что касается и общих автомобильных тем, и технического кругозора, и чувства перспективы – всего того, что определяет компетентность судей Гран-при. Поблагодарим их за проделанную работу, за грамотный выбор.

ЧТО БОЛЕЕ ВСЕГО ЦЕНИТ В АВТОМОБИЛЕ

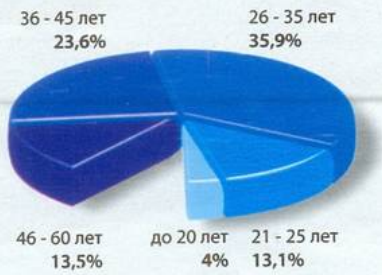


Допускалось несколько вариантов ответа.

РОД ЗАНЯТИЙ



ВОЗРАСТ



КАКОЙ ИМЕЕТ АВТОМОБИЛЬ



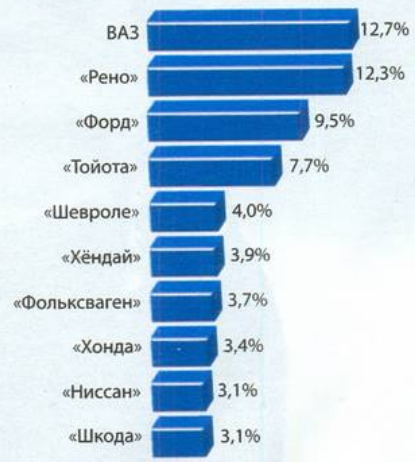
ГДЕ ОБСЛУЖИВАЕТ АВТОМОБИЛЬ



ДОСТАТОК



КАКОЙ МАРКЕ ОТДАСТ ПРЕДПОЧТЕНИЕ ПРИ СМЕНЕ АВТОМОБИЛЯ



Sergei 79 for journal-plaza.net

Выбор не ограничен

Новый «Мерседес-Бенц» E-класса, показанный в кулуарах Детройта, должен стать официальной звездой проходящего в начале марта Женевского салона.

Глядя на оригинальные, но довольно угловатые формы новинки, ее трудно признать самым обтекаемым седаном в своем классе. Заявленный C_x = 0,25 – результат кропотливой работы инженеров, изрядно потрудившихся, чтобы снизить аэродинамическое сопротивление. Например, под фирменной мерседесовской решеткой прячутся жалюзи, ограничивающие поток воздуха через моторный отсек, когда это не требуется для охлаждения, но полезно для скорости.

Новую модель отличает широчайший выбор двигателей. Оснащенный самым мощным из новых четырехцилиндровых дизелей, «Мерседес-Бенц E 3,250 CDI» расходует в среднем 5,3 л/100 км и выбрасывает 139 г/км CO_2. И это с двигателем мощностью 204 л.с. и крутящим моментом 500 Н·м! Четырехцилиндровые бензиновые моторы для E 220 CGI и E 250 CGI снабжены непосредственным впрыском и наддувом и развивают (при рабочем объеме всего 1,8 л) 184 и 204 л.с. соответственно. Экономичность тоже весьма высока: 6,8 и 7,4 л/100 км соответственно.

Те, кто считает, что у солидного автомобиля должно быть не менее шести цилиндров, смогут выбирать между бензиновым E 350 CGI и дизельным E 350 CDI. Первый предоставляет в распоряжение водителя 292 л.с., второй – 231 л.с. Для особо радеющих об экологии предназначена модификация БЛЮТЕК: мощность мотора снижена до 211 л.с., но зато машины выпуска 2009 года соответствуют требованиям Евро VI. Эти авто, а также E 500 с восьмицилиндровым мотором мощностью 388 л.с. предложат и в полноприводной версии.

В перечень дополнительного оснащения помимо адаптивных фар, реагирующих на свет встречных машин, входят системы: слежения за полосой и слепыми зонами, ночного видения, автоматического экстренного торможения, – а также (впервые в легковом автомобиле) устройство слежения за вниманием водителя, которое не даст ему, сидящему в активном мультиконтурном сиденье, уснуть за рулем.

Стандартные семь подушек безопасности дополняет «активная» крышка капота, подскакивающая при наезде на пешехода, что снижает степень тяжести возможных травм. За время проектирования и доводки машины проведено более 150 крэш-тестов и 17 тысяч их компьютерных симуляций.



Трехточечный спаситель



Современному ремню безопасности исполнилось 50 лет. В 1959 году его изобрел Нильс Болин, инженер «Вольво», и с тех пор нехитрое с виду приспособление спасло многие тысячи жизней. К сожалению, сегодня даже в дисциплинированной Германии ремнем пренебрегают 10% сидящих спереди, на заднем же сиденье статистика обнаружила вдвое больше любителей рисковать. Хотя крэш-тест убедительно показал – в случае аварии непристегнутый манекен бьется о голову водителя (см. также тест: ЗР, 2002, № 11). Со всеми вытекающими летальными последствиями.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Президент восхищен!

Президент России Дмитрий Медведев встретился на Ивановской площади Кремля с членами команды «КамАЗ-Мастер», вернувшимися с победой с «Дакара-2009». Неформальное место для встречи было выбрано не случайно: в кремлевские кабинеты загнать мощные машины точно не удалось бы. Дмитрий Анатольевич выразил восхищение отечественной техникой и теми, кто управлял ею в ходе непростой гонки. «Победы всегда приятны, – сказал президент, – особенно если эти победы доказывают превосходство в мастерстве и классе. Наша команда в полной мере продемонстрировала свои качества и на «Дакаре-2009». Я думаю, россияне получили огромное удовольствие от вашего выступления на южноамериканских трассах». *(Подробнее о ралли-рейде читайте в разделе «Спорт».)*

На встрече, которая продолжилась за чашкой чая, Дмитрий Медведев поддержал идею внедорожного ралли-рейда «Шелковый путь» по маршруту Казань – Ашхабад.



При Обаме – на Луну?



Во время парада по случаю инаугурации президента США Барака Обамы НАСА представила свой новый лунный автомобиль «Лунар Ровер». Он катился на 12 колесах, созданных фирмой «Мишлен» и приводимых двумя электромоторами. Максималка лунохода – 20 км/ч, развиваемая тяга достигает 1800 кгс. Модульная структура шасси позволяет легко менять надстройку, превращая машину то в легковушку, то в пикап, то в грузовик.

Шведско-русский грузовик

С конвейера калужского завода сошел первый грузовик «Вольво». Предприятие общей площадью 15 тыс. м² с пятью конвейерными линиями построено всего за год с небольшим и рассчитано на выпуск 15 тыс. машин серий FM и FH (цена – около 100 тыс. долларов) в год. Инвестиции в проект, давший около 1000 рабочих мест, составили 100 млн. евро. Через несколько месяцев здесь же начнется сборка грузовиков «Рено» – собратьев «Вольво» по концерну.



Вольт-амперные характеристики

Не успел пойти в серию «Шевроле-Вольт», а к премьере в Женеве готовится «Опель-Ампера». Заявляя, что новинка будет «способна преодолевать без подзарядки несколько сотен километров», Алан Виссер, директор «Джи-Эм Европа» по маркетингу, несколько лукавит. Без подзарядки – да, но только если будет работать установленный под капотом ДВС объемом 1 л. Запаса электричества в литий-ионном аккумуляторе хватит лишь на 60 км автономной езды.

КОРОТКО

53% – таков показатель сокращения продаж гибридных авто в США перед Новым годом, тогда как продажи традиционных автомобилей упали «всего» на 37%. Причину аналитики видят не столько в самом кризисе, сколько в резком снижении цен на бензин, сделавшем экономичность менее важным фактором.

7 лет – столько времени, по мнению главы концерна «Рено-Ниссан» Карлоса Гона, потребуется мировому автопрому, чтобы пеодолеть последствия кризиса и вернуться к уровню продаж 2007 года.

110 000 родстеров «Хонда-S2000» продано в 64 странах мира с 1999 года. Нынешним летом их выпуск прекратят, но напоследок в Женеве представят заключительную серию Ultimate Edition (на фото). Основная изюминка модели – атмосферный 2-литровый мотор, развивающий 240 л.с. Преемника у покидающего рынок родстера не будет.



1,5% общего объема экспорта Латвии составит биодизельное горючее – продукция нового завода, построенного под Вентспилсом. 100 000 тонн экотоплива здесь получают из растительного сырья, поставляемого Россией, Казахстаном, Украиной и Белоруссией.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Его величество Гибрид Третий



Среди многочисленных премьер Детройта выделим «Тойоту-Приус»: это уже третье поколение гибридного пионера и первое, запланированное к поставкам в Россию.

Чем же решили привлечь японцы поборников технического и экологического прогресса?

Прежде всего, основной бензиновый двигатель прибавил в рабочем объеме и мощности: теперь в его цилиндры влезет содержимое лишней банки колы, а мощность вплотную приблизилась к круглому значению в 100 л.с. Не забудем и про 80 электрических силенок, но… обычная арифметика тут не работает: вместе оба агрегата выдают куда меньше 180 л.с. – так настроена система. Одновременно включившись в работу, они способны реализовать 134 силы. Зато можете насладиться ездой в так называемом экорежиме, расходуя на сотню не более 3,8 л топлива. А вовсе без бензина – слабо? Можно, но не дальше полутора километров, на большее запаса электроэнергии в пока еще никель-металлогидридной батарее не хватит. Вот появится в 2010 году литий-ионный аккумулятор, тогда пожужжим электромотором вволю. А с 2012 года машину можно будет не только заправлять на АЗС, но и заряжать из домашней розетки.

Назовем еще пару инноваций, экономящих бензин. Это сдвижной люк с солнечной батареей, питающей систему вентиляции салона, и гладкое днище, уменьшающее C_x до 0,25. Кроме того, гибридный силовой агрегат похудел на 20%, и это, помимо прочего, освободило немного места в багажнике.

TOYOTA PRIUS III

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый: число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 4/16/1800 см³; мощность – 72 кВт (98 л.с.) при 5200 об/мин, максимальный крутящий момент – 142 Н·м при 4000 об/мин; *электрический:* синхронный на постоянных магнитах, мощность – 59 кВт (80 л.с.), крутящий момент – 207 Н·м. Суммарная доступная мощность – 99 кВт (134 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная.

КУЗОВ:
5-местный 5-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4460х1745х1491 мм, дорожный просвет – 140 мм. Шины – 195/65R15.

РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч:
9,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,7 л/100 км.



Салонов будет меньше

Испанцам придется в этом году обойтись без автосалона, который был намечен в Барселоне на начало мая. В связи с падением местного рынка на 28% ведущие автопроизводители сочли нерентабельным тратиться на экспозицию.

Немногим лучше перспективы осеннего Токийского автошоу: его судьба висит на волоске. Так что стоит порадоваться новинкам Женевы. Подробный репортаж с одного из главных европейских автосалонов читайте в следующем номере журнала.

КОРОТКО

Некоторые проекты строительства автозаводов в России, будут, по всей видимости, заморожены. Так поступили «Сузуки» и «Хёндай», а те, кто уже построился под Питером, раздумали расширяться.

Новым президентом «Тойоты» станет 52-летний Акио Тойода, внук основателя концерна. Таким образом, в борьбе с кризисом фирма ставит на японский менталитет, высоко ценящий семейные ценности. Кстати, звук «д» на «т» в названии компании сменился потому, что ему соответствует иероглиф из восьми штрихов, а восьмерка в Стране восходящего солнца считается счастливым числом.



Небывалый ажиотаж вызвало решение немецкого правительства «спонсировать» суммой в 2500 евро каждого, кто, приобретая новый или годовалый автомобиль, сдаст в утиль свой старый возрастом не менее девяти лет. В первый же месяц на горячую линию поступило 600 000 звонков. Как ожидают, годовой объем продаж в стране вырастет на 200 000 автомобилей.

В Женеве публике представят новое поколение «Шевроле-Спарк», однако – спасибо Трою Кларку, руководителю американского GM, обнародовавшему фото новинки в Детройте, – мы можем уже сейчас полюбоваться его дизайном.



Sergei 79 for journal-plaza.net



BENTLEY CONTINENTAL GTC SPEED

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 12/48/5998 см^3; мощность – 449 кВт (610 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 750 Н·м при 1750–5600 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
2+2-местный 2-дверный; база – 2745 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4804х2194х1388 мм; объем багажника – 235 л; снаряженная масса – 2485 кг. Шины – 275/35R20.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
322 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 16,6 л/100 км.

Имя ему – скорость!

Те, кто несмотря ни на какие кризисы хотят ездить быстро и максимально комфортно, наверняка оценят «Бентли-Континенталь GTC Спид».

Это самый мощный в истории «Бентли» кабриолет с W-образным 12-цилиндровым двигателем, развивающим 610 л.с. и способным унести владельца в даль далекую со скоростью, заметно превосходящей 300 км/ч! Причем, даже если сложить матерчатый верх, эта круглая отметка спидометра не станет предельной: с аэродинамикой успешно борются несметные лошадиные силы. Сам разгон обещает быть на удивление равномерным и плавным благодаря гигантскому крутящему моменту в диапазоне оборотов от 1700 до 5600. Не потребуется и 5 секунд для преодоления стрелкой спидометра первой сотни.

Итак, большинство технических характеристик заметно улучшилось. Однако кое-что, увы, убавилось, а именно – дорожный просвет: на 10–15 мм.

«Бентли» традиционно предназначен для водителя-владельца. Шестиступенчатая коробка передач имеет два автоматических режима: «Драйв» и «Спорт». Плюс ручное управление с помощью рычага или подрулевых лепестков.

Педали сцепления под левой ногой, разумеется, нет.

О внедорожных качествах машины говорить бессмысленно, но отметим, что привод полный, с межосевым дифференциалом «Торсен», перераспределяющим тягу в зависимости от сцепления колес с дорогой. А система стабилизации ESP 8.1 допускает повышенную пробуксовку, дабы водитель мог вполне насладиться своим искусством.

«Ока» окончательно «пересохла»

Первый и последний отечественный компакт, автомобиль «Ока», покинул конвейер. Завышенная цена и отсутствие госзаказов заставили свернуть нерентабельное производство. Когда прекратились поставки штатного двухцилиндрового двигателя с АВТОВАЗа, на самую маленькую российскую машину начали ставить трехцилиндровый бензиновый мотор объемом 1100 см^3 (52 л.с.) китайской корпорации FAW. Но цена такой «Оки» взлетела почти вдвое, а после введения норм Евро III выросла еще больше – до 150 тыс. рублей, что фактически убило спрос.



Пьянству – срок!

Госдума приняла поправки в Уголовный кодекс РФ, которые предусматривают ужесточение наказания для водителей, совершивших ДТП в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Теперь, если пьяный водитель стал виновником аварии с причинением тяжкого вреда здоровью человека, ему грозит лишение свободы сроком до трех лет плюс лишение прав на тот же срок. Если же ДТП повлекло за собой смерть людей, то нетрезвый водитель может попасть в тюрьму на семь – девять лет (раньше было пять – семь).

Sergei 79 for journal-plaza.net



Sergei 79 for journal-plaza.net

Пусть всегда будет солнце

Автомобили в этом тесте хоть и малого класса, но все-таки больше, чем средства передвижения. Для успеха они должны обладать той искрой, которая заставляет глаза покупателя светиться, как у ребенка перед витриной магазина игрушек. Итак, соперниками успешной на российском рынке «Мазды-2» станут новички – «СЕАТ-Ибица» и «Форд-Фиеста». Кто зажжет ярче? Сравнивает Михаил Гзовский. Фото: Александр Батыру.



MAZDA 2
1,5 л, 103 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Sport, 562 500 руб.

SEAT IBIZA
1,4 л, 85 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Stylence, опции, 558 267 руб.

FORD FIESTA
1,6 л, 120 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Titanium, опции, 625 300 руб.

Sergei 79 for journal-plaza.net

ЗВЕЗДА ПО ИМЕНИ

Детские мечты мало чем отличаются от взрослых, разве что масштабы иные. Маленькими мы жаждали найти остров сокровищ. Теперь достаточно провести среди пальм хотя бы недельку в году, а вместо поисков клада отправиться на какую-нибудь занимательную экскурсию.

CEAT уже именем претендует на отрыв – от «Ибицы» так и веет средиземноморским бризом и летним отпуском. А чего стоит цвет! И эти причудливые грани на боках! Не красавица, но особа весьма обаятельная. Вслед такой оборачиваются, чтобы оценить все прелести фигуры. Гм, с фонарями, пожалуй, поскромничали. А что внутри?

Кажется, она на меня обиделась. За руль так просто не пускает – выставила порог и норовит оставить отпечаток на брюках. Встреча в салоне тоже прохладная: передняя панель начисто подчинена функциональности. Как будто сначала определили расположение всех ключевых кнопок и дисплеев, а потом постарались поизящнее обернуть все в пластмассу. Получилось добротно, но без фантазии. Управление светом, подрулевые рычаги, характерный профиль кресла – все то ли немецкое, то ли чешское. Одним словом, замешано на фольксвагеновском тесте. Разве это плохо, спросите вы? Вовсе нет, но ведь мы в отпуске, не так ли? А значит, нет места галстукам, да здравствуют шорты!

«Ибица» досталась нам с 85-сильным двигателем, так что ждать от нее подвигов было бы наивно. Но она держится молодцом: охотно вытягивает с низких оборотов и честно напрягает все кубики мотора на обгонах. Типичные черты моделей концерна, конечно, выдают себя: довольно размашистый, хотя и с отличной избирательностью механизм переключения передач и под стать ему длинноходная педаль сцепления. Но что с тормозами? Раннее срабатывание ABS, сопровождаемое сильным барабанным аккомпанементом и провалами педали, – упереться в бампер впереди едущего как-то не хочется.

На зимней дороге придется осторожничать и с рулем. Он чрезмерно лег-



Sergei 79 for journal-plaza.net





кий, и усилие не прирастает сколько-нибудь существенно с набором скорости. Отсюда риск выйти за границы безопасного вождения и неуверенность на высоких скоростях, тем более что система стабилизации не предусмотрена. Да еще эти 17-дюймовые шины дергают руль из рук в асфальтовых колеях и не добавляют комфорта.

CEAT стоически держит удары дорожного полотна, оберегая подвеску, но пассажирам от этого не легче: кажется, в салон проникает каждый стык, а колдобина покрупнее пробивает... до копчика. И все это под эхо гулкого кузова: когда-то в юности похожего объемного эффекта звучания добивались от электрогитары – ночи напролет паяли примочки-реверберато ры.

Зажечь на этой «Ибице» на сей раз не удалось. Машина прогнозируема до зевоты, невзирая на малахольное рулевое управление и особенности ABS. Все это вместе со скучноватым салоном охлаждает не хуже, чем прайс-лист на погружение к кораллам Красного моря в разгар сезона. А может, ну его? Может, достаточно ухоженного пляжа? И солнца… цвета «Ибицы»?

Огромные 17-дюймовые колеса с 45-м профилем, конечно, добавляют «Ибице» шика, но никак не способствуют плавности хода.

Управление аудиосистемой выведено на дополнительный подрулевой рычаг.



SEAT Ibiza

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала на автосалоне в Мадриде в 2008 году, поставки в Россию налажены с прошедшей зимы.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,2; 1,4 и 1,6 л (70, 85 и 105 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Reference, Stylance, Sport.

ЦЕНА:
399 000–469 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобное водительское сиденье, самый просторный багажник, полноразмерное запасное колесо.

Тесный по сравнению с конкурентами салон, неидеальная настройка ABS, посредственная обзорность.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,7** полная оценка по категориям в конце статьи

Представитель немецкой инженерной школы: практичность и надежное поведение превыше эмоций.

Sergei 79 for journal-plaza.net



«Мазда-2» отлично смотрится с любого ракурса. Из двенадцати предлагаемых цветов этот – самый жизнерадостный.



С непривычки кнопку подогрева сиденья придется поискать.



Mazda 2

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлена в Европе весной 2007 года, в России продажи стартовали годом позже. Победила в Гран-при «За рулем»-2009 в малом классе.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 1,5 л (103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая,
4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Energy, Sport.

ЦЕНА:
424 000–583 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Удобные органы управления, наиболее просторный задний диван, отличная динамика.

Не вполне удачный профиль водительского сиденья, скромный объем багажника, неполноразмерное запасное колесо, посредственная плавность хода.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **7,9** полная оценка по категориям в конце статьи

Словно модная дорогая игрушка: манит внешностью и не надоедает благодаря интересному характеру.

ГУЛЯЕТ САМА ПО СЕБЕ

Все люди делятся на две категории: одни любят собак, другие кошек. Казалось бы, преданность и послушность всегда возьмут верх над независимостью и гордыней. И все равно эти два лагеря существуют.

«Мазда-2» безупречна с точки зрения породы. Спорить бесполезно, она просто укажет на титул победителя Гран-при «За рулем», отданный ей вами, дорогие читатели. Теперь находить в ней недостатки еще сложнее, чем полгода назад, когда машина только заявила о себе. Но все же рискну навлечь на себя гнев поклонников. За горячей внешностью прячется неоднозначный интерьер. Неоспоримый плюс – самый просторный задний диван, на котором двое рослых пассажиров могут ехать долго, не жалуясь. Однако налицо стремление к экономии: случись резкий маневр, держаться не за что – ручки не предусмотрены. А пластмасса торпедо гулкая и жесткая, будто задубела на 20-градусном морозе.

Водителю не понравится сиденье с короткой подушкой и бесформенной спинкой, регулируемая лишь по высоте рулевая колонка и климат-контроль, показания которого не выводятся на дисплей. На ходу «Мазда» тряская и звучная: то мотор солирует, то шины поют, то литаврами вступает кам-

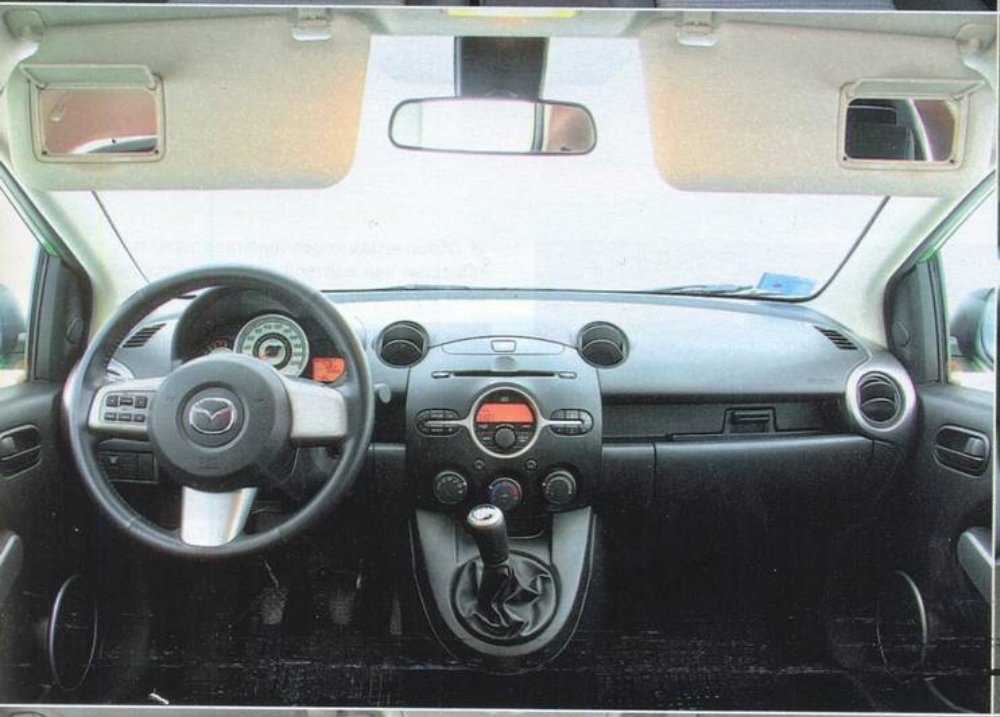
Sergei 79 for journal-plaza.net



Самая яркая деталь в салоне СЕАТа – модной формы трехспицевый руль.



Слишком глубокие серебристые раструбы приборов нещадно бликуют и днем, и ночью.



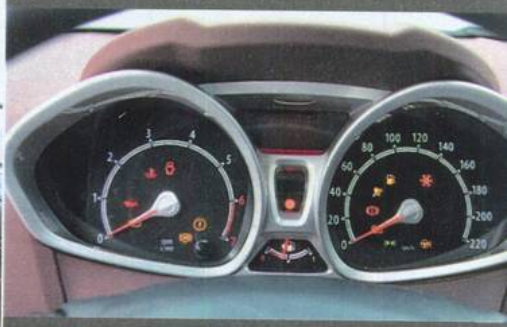
Если о дизайне передней панели можно спорить, то о качестве материалов – нет. Пластик в «Мазде» бюджетно-жесткий.



Черно-белые приборы не блещут оригинальностью, а крошечный тахометр – еще и информативностью.



В таком салоне есть на что бросить взгляд. Да и отделка у «Фиесты», словно у модели классом выше.



Эти «глаза» ни с чьими другими не перепутаешь. При этом и информация считывается отлично.

Sergei 79 for journal-plaza.net





Обзор назад через салонное зеркало «Фиесты» пал жертвой моды – она продиктовала скромные размеры стекла пятой двери.



Приятная мелочь: меню аудиосистемы и бортового компьютера русифицированы.

непад в колесных арках. Прямо-таки автомобиль-оркестр!

С управляемостью дела тоже обстоят неоднозначно. С одной стороны, привод акселератора, рулевое управление и коробка так и подстегивают ехать быстрее. По-японски короткие, но понятные тормоза, непривычно, но удобно расположенный коротоходный рычаг механики и хваткий, без изысканных приливов руль близки к совершенству. Хорош и 103-сильный двигатель: отзывчив и готов к покорению красной зоны. Но, с другой стороны, настройки шасси рано или поздно умеряют пыл.

Помнится, во время прошлого теста, летнего, «двушка», не оснащенная стабилизацией, так и норовила уйти в резкий занос при езде на грани. С этим экземпляром номер не пройдет: электроника осадит своенравную заднюю ось задолго до опасной ситуации. Но если ее отключить, летние ощущения повторятся, да еще с поправкой на сезон. Глубокий занос – привыкнув к такому пове-

Ford Fiesta

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, построенная на одной платформе с «Маздой-2», дебютировала в середине 2008 года. В России – с 2009-го.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,2; 1,4 и 1,6 л (82, 96 и 120 л.с.), дизельный 1,6 л (90 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая,
4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Ambiente, Trend, Ghia, Titanium, Sport.

ЦЕНА:
413 400–522 400 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

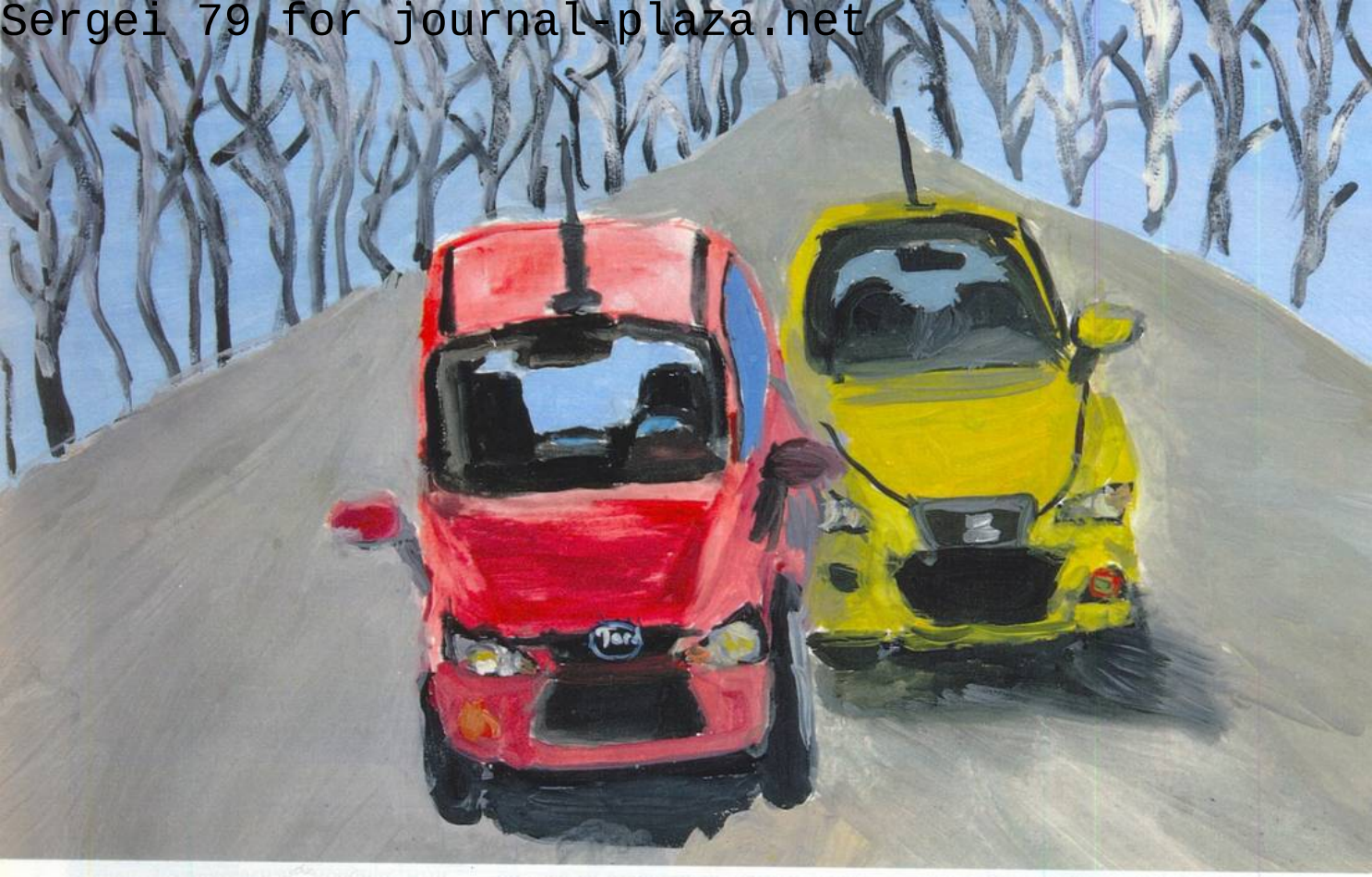
Надежная, азартная управляемость, богатый список опций, хорошая отделка, высокая плавность хода, низкий уровень шума.

Отсутствие полноразмерного запасного колеса, тесный задний диван, маленький багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Маленький автомобиль со взрослыми амбициями.

Sergei 79 for journal-plaza.net



дению, его можно вовремя парировать. Только вот «Ибица» с ее «пустым» рулем на выходе из ледяного виража ведет себя не в пример спокойнее.

Не требуйте от этой кошки собачьего послушания, и все сразу встанет на свои места. «Мазда-2» никогда не подаст лапу и не подставит голову под ошейник. Она всегда будет гулять сама по себе.

МИСС МИРА

Все девочки хотят стать принцессами, но получить корону выпадает единицам. Каждая новая Мисс мира сразу же после получения этого титула отправляется в долгое турне по миру с благотворительной миссией, делится улыбками и добротой. «Фиесту» готовили к покорению планеты с рождения. Автомобиль задумывался как «глобальный»; в планах «Форда» не только Европа, но и Америка, что само по себе интересно – ведь за океаном не больно-то жалуют машины малого класса. Итак, что требуется для успеха в мировом масштабе?

Прежде всего, правильная внешность: без пошлой крикливости, но и не слишком скромная. У дизайнеров «Форда» получилась достойная младшая сестра «Фокуса» – с миндалевидными

На пути усаживающегося в «Ибицу» (не важно, вперед или назад) встает широкий порог, о который неизменно пачкаешь брюки.



Если выбирать машину с прицелом на комфорт задних пассажиров, то «Мазда» предпочтительнее.



Пассажирам «Форда» на заднем сиденье будет так же тесно, как в СЕАТе.



Sergei 79 for journal-plaza.net



глазками и бойким профилем. «Девушка, не подскажете, где находится нофелет»?

Справедливости ради отмечу, что «Фиеста» нам досталась в весьма богатой комплектации. Тут не только легкосплавные диски, но и хром по талии, и блестящие раструбы противотуманных прожекторов. Даже массивные дверные ручки создают иллюзию общения с солидной машиной. Дверь за мной захлопывается с приятным глухим звуком. Все только начинается...

Если не смотреть в зеркало заднего вида, то недолго и забыть, к какому классу относится «Фиеста». Массив передней панели, из которого на вас смотрят инопланетные глаза приборов; блестящая окантовка-бабочка вокруг воздуховодов и кнопок аудиосистемы; отменные материалы и точная сборка. Бордовый пластик в цвет кузова тоже встретишь нечасто. Что же, по одежке «Фиесту» встретят на ура, но Мисс мира должна еще обладать... эрудицией.

«Фиесту» и тут не получится застать врасплох. Она готова не только поддержать неторопливую беседу, но и блеснуть юмором. Неспешная езда на «Форде» приятна благодаря хорошей тяге 120-сильного мотора с отличным тембром, ненавязчивому шороху шин и, как правило, хорошей плавности хода. Исключения из правил возникают, когда особа попадает в неблагополучный квартал – не готова «Фиеста» к тому, чтобы калечиться на плохом асфальте. Правда, за несколько сотен километров пробои случились лишь пару раз.

Быстрая езда на «Форде» – сплошное удовольствие. Посетовать можно разве что на узкую спинку цепкого сиденья: крупному дядьке в зимней одежде тут тесновато. Да и штурвал с характерными приливами в положении «без десяти два» при активном рулении – на любителя.

Багажник СЕАТа наиболее просторный, даже несмотря на полноразмерную запаску под полом.



По литражу багажник «двушки» самый скромный. Как и у конкурентов, ровный пол не получается.



На отделке спинок сидений «Форд» решил сэкономить. Да и объем багажника не чемпионский.



Sergei 79 for journal-plaza.net



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	SEAT IBIZA	MAZDA 2	FORD FIESTA
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4052/1693/1445	3900/1695/1475	3950/1722/1481
база	2469	2490	2489
колея спереди/ сзади	1465/1457	1475/1465	1473/1460
Объем багажника, л	292	250/787	281/965
Радиус поворота, м	5,3	4,9	5,1
Масса снаряжен./ полная, кг	1025/1526	1035/1485	1119/1500
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	10,4	9,9
Максим. скорость, км/ч	175	188	193
Топливо/ запас топлива, л	A95/45	A95/43	A95/45
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	5,1/8,2/6,2	4,9/7,6/5,9	4,7/7,9/5,9
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1390	1498	1596
Степень сжатия	10,5	10,0	11,0
Мощность, кВт/ л.с.	63/85 при 5000 об/ мин	76/103 при 6000 об/мин	88/120 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	132 при 3800 об/мин	137 при 4000 об/мин	152 при 4050 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5		
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,77/2,10/1,39/1,03/ 0,81/3,18	3,42/1,84/1,29/0,97/ 0,78/3,21	2,82/1,51/1,41/1,11/ 0,88/3,62
Главная передача	3,88	4,1	3,82
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		
Размер шин	205/45R17	185/55R15	195/65R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1127	1060	1127
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	678 (60)/449 (40)	657 (62)/403 (38)	683 (61)/444 (39)
Дорожный просвет, мм	140	150	145

На правах рекламы



Качество притягивает

Провода зажигания производства NGK:

- Полностью соответствуют качеству оригинальной комплектации, что гарантирует оптимальные рабочие характеристики
- Предлагаются для более чем 4.700 моделей автомобилей
- Рассчитаны на высокое напряжение зажигания
- Устойчивы к воздействию бензина, масла и высоких температур

NGK

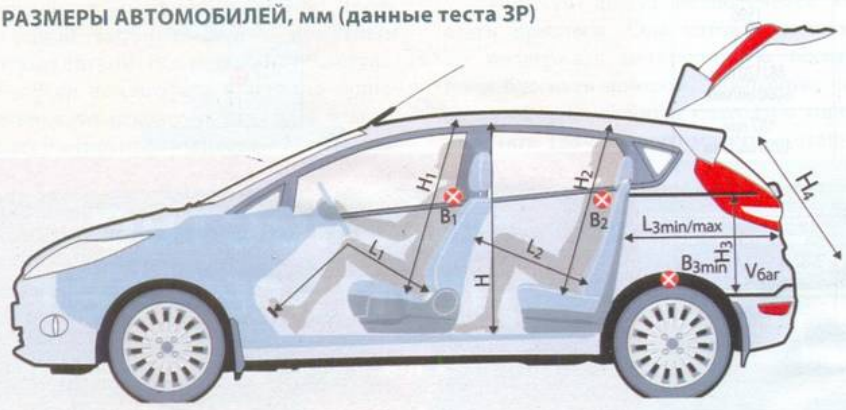
РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

www.ngk.ru

Sergei 79 for journal-plaza.net



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм (данные теста ЗР)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
SEAT IBIZA	970–1150	560–810	1200	940–1050	925	1350	1310	720/1570	960	580	790	260
MAZDA 2	885–1100	620–870	1215	1020	955	1340	1280	630/1330	970	515	790	220
FORD FIESTA	980–1150	540–770	1220	960–1010	940	1360	1280	700/1460	1000	580	690	244

Но цепляться к мелочам, право, не хочется! Привод коробки передач точен, тормоза эффективны и интуитивно понятны с первых секунд, двигатель с готовностью выходит на максимальные обороты и моментально реагирует на педаль газа. Еще бы более естественное усилие на руле – и хоть не вылезай с полигона. Наслаждайся, проходя повороты в скольжении!

Именно эта искусственность на руле заставляет держать пусть маленькую, но дистанцию между «Фиестой» и вами. Впрочем, это ей даже к лицу. Панибратство с Мисс мира – моветон.

***

Итак, портреты нарисованы. Понравятся ли они самим участницам? Многое зависит от восприятия. На вкус и цвет, как известно, товарищей нет. От взрослой прагматичности до детской непосредственности всего ничего... Каких-нибудь несколько десятков лет. **ЗР**

Редакция благодарит НОУ «Школа гармоничного развития «ГРАНИ» за помощь в оформлении материала. Рисунки: Маша Костенко (7 лет), Света Папакина (9 лет), Ксения Зотова (8 лет), Никита Бирюков (8 лет), Настя Иорданова (12 лет).

Sergei 79 for journal-plaza.net



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
SEAT IBIZA	8	8	7	7	7	9	8	7	8	8	7	8	8	7	8	7,7
MAZDA 2	7	9	8	8	9	7	9	8	8	8	7	8	8	8	7	7,9
FORD FIESTA	8	8	7	9	8	8	9	8	9	9	8	8	8	8	7	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «На мой взгляд, в малом классе на первый план выходят эмоциональность и дизайн, именно их с избытком и у «Мазды», и у «Форда». Рядом с ними SEAT воспринимается скромно – одним лишь цветом картину не исправить».

На правах рекламы



Sergei 79 for journal-plaza.net



Теория невероятностей

Первым на российском рынке появится «Меган»... с трехдверным кузовом, или, как его еще называют, купе. Именно он, по мнению «Рено», будет наиболее интересен россиянам. Максим Сачков выслушал доводы фирмы и проверил их за рулем.

Sergei 79 for journal-plaza.net



ВВЕДЕНИЕ

У меня трехдверки не вызывают практического интереса. Хотя не исключено, что по ходу теста этот «Меган» настолько придется по душе, что, вернувшись, побегу к дилеру. Кстати, внешне он мне симпатичен. Думаю, разработчики поступили правильно, отказавшись от новой попытки создать оригинальный (вплоть до спорного) облик, каковым наделили предшественника. Тот привлекал больше зевак, нежели покупателей. Пусть новую модель упрекнут в заимствовании некоторых черт у конкурентов, но в кошельки полезут охотнее. Кстати, дизайн – собственная разработка «Рено». Именно фирменный проект выиграл тендер, хотя претендентов было немало, в том числе именитые кузовные ателье.

Похоже, славно потрудившись над внешностью, на интерьере дизайнеры решили отдохнуть. Нет, салон отнюдь не банальный или скучный – просто ожидаешь большего. Хотя вот, например, стрелочный тахометр и цифровой спидометр. Сочетание абсолютно не напрягает: глаза быстро привыкают считывать информацию, а голова неплохо сопоставляет стрелочки и циферки. О существовании подогрева сидений многие узнают, успев поджариться: тумблер скрыт от глаз, дублирующей индикации нет и ориентироваться приходится лишь по ощущениям. Беспроигрышный вопрос для автомобильной викторины: где искать клавишу круиз-контроля? Конечно, на центральной консоли, рядом с управлением стояночным тормозом!

Sergei 79 for journal-plaza.net



После яркой внешности салон кажется простоватым и по дизайну, и по материалам.

Renault Megane – яркая внешность, неплохие ездовые качества, громкое имя. Для успешной борьбы с конкурентами потребуются также достойный ассортимент и приемлемая цена.

Придираясь к мелочам, даже не заметил, как быстро освоился в удобном кресле. Еще бы рычаг коробки передач поближе придвинуть, чтобы не наклоняться при включении пятой. Раз приходится заниматься физическими упражнениями, хочется побольше воздуха – увы, пространства над головой мало да и по ширине далеко не вагон.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

Архитектурой подвесок «Меган» повторяет предшественника, но в погоне за лучшими характеристиками разработчики увеличили их жесткость и модернизировали передний подрамник, уменьшив крены на 9 и 12% у 5-дверного хэтчбека и купе соответственно. Кроме того, сделали более точным рулевое управление – изменили передаточное отношение механизма (было 1:17, стало 1:16), заменили оптический датчик положения рулевого колеса индукционным, работающим вчетверо быстрее, применили блок управления с вдвое большим быстродействием.

Соседство стрелочных и электронных приборов мне по душе. Если не ошибаюсь, до такой композиции французы додумались первыми.



На новом «Мегане» привод стояночного тормоза электрический. Автомобиль сам растормаживается, лишь только вы нажимаете на педаль акселератора.



Двигатель, наиболее подходящий для купе, – самый мощный из предлагаемых агрегатов: 2-литровый бензиновый TCe 180 с турбонаддувом. Стоит вырваться на простор загородных магистралей, агрегат доказывает, что не просто так ест бензин. Не скажу, что разгон сумасшедший, но динамики вполне хватает, чтобы насладить-

Sergei 79 for journal-plaza.net



Каждый литр полезного объема на счету: как и у предшественника, в полу сделаны потайные ящички. Правда, в России ими вряд ли будут пользоваться – закроют ковриками.



Колесико, которым включают подогрев сидений, не только лишено индикации, но и вовсе скрыто от глаз. С непривычки можно невольно и поджариться.

Центральное место выдается над крайними, намекая, что третий на заднем сиденье нежелателен. Кстати, пятидверный хэтчбек немного свободнее, чем купе, и в плечах, и в головах.



ся приятным ускорением. Мотор легко раскручивается, заставляя передергивать передачу около 5500 об/мин. Эх, ему бы характер более заводной! Хотя в покладистом нраве тоже есть плюсы, которые хорошо заметны в пробках.

Очередной раз наградил привод коробки нелестными эпитетами, попав вместо четвертой передачи на вторую. Продольные ходы рычага размашистые, а вот в поперечном направлении фиксированные положения, наоборот, слишком сближены. Да еще ход педали сцепления невелик – уже несколько часов за рулем, а все никак не привыкну плавно переходить со ступени на ступень.

Внезапно переключившийся светофор заставил энергично надавить на тормоз. Претензий нет ни у окружающих ко мне, ни у меня к автомоби-

СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ

Помимо ставшего уже привычным арсенала безопасности – ремней с преднатяжителями и ограничителями усилий, фронтальных, боковых подушек и надувных шторок – на новый «Меган» устанавливают воздушные мешки, предотвращающие соскальзывание водителя и переднего пассажира вперед при фронтальном ударе. Срабатывает пиропатрон, и раскрывшаяся подушка препятствует перемещению и вращению таза.



Sergei 79 for journal-plaza.net

ЕГО СЕМЬЯ

Новое семейство «меганов» будет представлено шестью кузовами. Первыми свет увидят купе и пятидверный хэтчбек. В этом году представят и однообъемник на той же платформе. Как и предшественники, это будет мини-вэн с двумя вариантами базы – пяти- и семиместный. Естественно, потенциальных покупателей порадуют универсалом и купе-кабриолетом. Помимо механических коробок, обещают гидромеханический автомат и вариатор. С какими кузовами и силовыми агрегатами «Меган» придет на наш рынок, пока неизвестно. Что касается нынешнего седана, его не собираются снимать с производства. А последователь, который появится не раньше чем через год, будет носить иное имя. Похоже, эта модель пойдет по пути, проторенному младшим братом – «Символом».



Багажник купе совсем не маленький по объему. Но для погрузки крупногабаритных вещей неудобен из-за узкого проема и высокого борта.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT MEGANE COUPE				
	1,6 16V	TCE 180	DCI 85	DCI 105	DCI 130
Общие данные					
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4295/1808/1423				
база	2640				
колея спереди/сзади	1546/1547				
Радиус поворота, м	5,5				
Объем багажника (VDA), л*	344 (+33)				
Снаряженная масса, кг	1205	1320	1205		1310
Полная масса, кг	1728	1830	1737	1755	1807
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	7,8	12,9	10,9	9,5
Макс. скорость, км/ч	195	230	175	190	210
Топливо/ запас топлива, л	A95/60		ДТ/60		
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,6	6,1	4,1	4,0	4,4
городской цикл	9,3	10,2	5,3	5,5	6,2
смешанный цикл	6,9	7,6	4,5	4,5	5,1
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация	P4				
Число клапанов	16		8		
Рабочий объем, $см^3$	1598	1998	1461		1870
Степень сжатия	9,7	9,3	17,6	15,3	16,6
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	81/110 6000	132/180 5500	63/85 3750	78/105 4000	96/130 3750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	151 4250	300 2250	200 1750	240 2000	300 1750
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная				
Коробка передач	M6		M5	M6	
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»				
сзади	упругая поперечная балка				
Рулевое управление	реечное с электроусилителем				
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	195/65R15	225/45R17	195/65R15, 205/55R16		205/55R16

*В скобках – объем ниши под полом багажника.

лю. Педаль сразу слушается ноги, а машина – педали. Кстати, в модификации со 180-сильным двигателем на переднюю ось устанавливают более мощные тормозные механизмы с 296-миллиметровыми (против 280-миллиметровых) вентилируемыми дисками. В пресс-релизе приведены результаты замеров тормозного пути со 100 км/ч: 37 м – очень неплохо!

НЕСЛУЧАЙНЫЕ ВЕЛИЧИНЫ

Не исключено, что на наших дорогах появятся и дизельные версии. Поэтому очень хотелось познакомиться с таким агрегатом. Посчастливилось, и даже вдвойне: тарахтение доносилось из-под капота пятидверного хэтчбека.

У 1,9-литрового дизеля 130 сил. При переходе на экологические нормы Евро V мотор модернизировали, поработав в том числе и над голосом. Среди нововведений – новый турбокомпрессор с изменяемой геометрией, иная конструкция клапанного механизма, форсунки с более мелкими распылителями.

Разница в 50 «лошадок» между бензиновым и дизельным агрегатами, безусловно, заметна. Конечно, свежие приятные впечатления от TCe 180 немного затеняют достоинства дизеля, а ведь он тоже хорош! Уверенно разгоняет с низких оборотов (на это способны далеко не все современные дизельные двигатели) и позволяет крутить себя почти до 4000 об/мин.

Уже на стоянке перед аэропортом успел плюхнуться на заднее сиденье – чуточку просторнее, чем в купе. Производители заверяют: багажник пятидверки на 28 л больше. При беглом взгляде это практически незаметно. Зато проем двери задка очевидно шире и погрузочная высота меньше. И это логично, ведь хэтчбек обязан быть практичнее купе.

Много раз зарекался делать прогнозы. Ведь порой даже невероятное сбывается. Похоже, «Рено» хочет еще раз подтвердить это исключение, сделав первую ставку на трехдверные купе. Результаты станут известны ближе к лету, когда новые «меганы» появятся в продаже. ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net



С симпатией к излишествам

Обновленный «Сузуки-Гранд Витара» получил в числе прочего 3,2-литровый мотор с автоматической коробкой передач. Автомобиль с таким силовым агрегатом оценивал Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.

Рубленые линии кузова «Гранд Витары» у меня всегда ассоциировались с понятиями «прочный», «крепкий», а еще «простоватый» и «тяжеловесный». Впрочем, именно такой стиль нравится многим поклонникам вседорожников. От «Сузуки» не ждут феноменальных успехов в отдельных номинациях. Важнее сбалансированное сочетание качеств, необходимых в повседневной городской и пригородной жизни. Лучшая похвала таким машинам: «Нормально!».

При этом по некоторым параметрам «Гранд Витара» даже превосходит ожидания. Скажем, сиденья лучше, чем кажутся на первый взгляд: не давят, но прилично поддерживают. Стойки ветрового стекла, гораздо более близкого к вертикали, нежели у многих современных пижонов, не мешают обзору. Ну а огромные наружные зеркала просто замечательны!

Приборы и органы управления бесхитростны, зато просты и понятны. Небольшая претензия: маленькие дисплейчики в солнечный день почти нечитаемы: чтобы разобраться с настройкой климата и магнитолой, приходится напрягать зрение и шею.

В поведении «Сузуки-Гранд Витара» такой же, как по части дизайна и эргономики: в целом гармоничный, средний, понятный автомобиль. На прямой стоит хорошо, разве что руль на малых углах излишне легок. При том, что в повороте вседорожник подчиняется водителю быстро и охотно. Подвеска комфортная, но собранная. Поведением «Гранд Витара» напоминает легковой автомобиль, при этом не боится даже серьезных колдобин. Все спокойно, уравновешенно, однако без искры... Если бы не мотор!

Конечно, мощность 3,2-литрового агрегата в известной мере избыточна. Но именно такие излишества и вызывают симпатию к банальной вроде бы машине. Даже несильное нажатие на педаль взрывает автомобиль и водителя эмоциями. Можно неплохо ускоряться и без переключения передач. Чуть придавил педаль, едучи на четвертой, и «Сузуки» по-троллейбусному ровно, но заметно убыстряет бег. Давлю немного сильнее – и коробка перешла на третью, оповестив об этом легким, но все же ощутимым толчком. Корма едущего впереди автомобиля приближается с задорной и даже немного пугающей стремительностью. Кик-дауном пользоваться и не хочется. Тем более что в этом режиме задержка перед рывком уж очень велика.

Конечно, 3,2-литровое излишество не будет таковым на бездорожье. Ведь «Гранд Витара» – один из немногих автомобилей в классе с настоящей блокировкой межосевого дифференциала и даже пониженной передачей.

За боевой силовой агрегат и полный набор опций (иной комплектации с двигателем 3,2 л не предусмотрено) придется раскошелиться на миллион с четвертью. Можно, конечно, купить базовый пятидверный «Гранд Витара» с мотором 2,4 л и механической коробкой передач за 910 000 рублей. Но это уже другой автомобиль... ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net



Тот случай, когда банальное «ни к чему привыкать не на до» – лучшая похвала. Вставки под мрамор, по-моему, симпатичнее, нежели пластмассовое «дерево».

Заднее сиденье – типичное для этого класса.





Эту комбинацию, пожалуй, можно спутать с десятком других. Но ведь «просто» отнюдь не значит «плохо».

Багажник, конечно же, можно увеличить за счет сидений.

Комплектациями «Сузуки» не балует: с двигателем 3,2 л – единственная версия за 1 250 000 рублей.



Suzuki Grand Vitara 3,2

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4500
ширина	1810
высота	1695
база	2640
колея спереди	1540
сзади	1570
Снаряженная масса, кг	1753
Полная масса, кг	2170
Разгон 0–100 км/ч, с	9,3
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	А95
Запас топлива, л	66
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	14,4
загородный цикл	8,3
смешанный цикл	10,6

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый V6, 24 клапана, 3,2 л, 171 кВт/233 л.с. при 6200 об/мин, 291 Н·м при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые, шины – 225/60R18.



Suzuki Grand Vitara – практичный, универсальный, а с мотором 3,2 л еще и очень задорный автомобиль.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Сицилианская атака

Знаменитая спортивная машина на легендарной гоночной трассе... Попробовать это сочетание посчастливилось Сергею Канунникову. Фото автора.

Так и кажется, что впереди вот-вот замаячит корма соперника. Свирепо рычит 320-сильный оппозитник, коробка перещелкивает передачи почти мгновенно. Хочется затормозить перед поворотом как можно позже... Но впереди вовсе не спортивный автомобиль, а громоздкий фургон. А в поселках зеваки смотрят хоть и с интересом, но без того восторга, с которым встречали гонщиков лет пятьдесят назад. Увы, мы с «Порше» не привезем двенадцатую победу со знаменитой сицилийской трассы, где немецкие машины выигрывали одиннадцать раз.

ОТ ИСТОКОВ

В каждом или почти каждом из нас живет ребенок, особенно когда удается сесть за руль спортивного автомобиля. А уж если очутился там, где проходила легендарная «Тарга Флорио»!

Конечно же, настоящий спортивный автомобиль должен быть открытым: низкое стекло, ветер... Если не шлем с очками, то хотя бы кепка и непременно пыльное лицо на финише – романтика! В такую картину отлично впишется «Порше-Бокстер» второго поколения – его представили вслед за купе «Кайман» (ЗР, 2009, № 2). По технике автомобиль идентичен: моторы увеличенной мощности, по заказу 7-ступенчатая автоматическая коробка передач с двойным сцеплением, обеспечивающим максимально стремительное переключение. Разумеется, открытый кузов потребовал серьезных переделок для придания подобающей современному спортивному автомобилю жесткости. При этом родстер по сравнению с купе прибавил в массе всего 5 кг. Потери на разгоне и максималке тоже мизерны.

Пятнадцать лет назад, когда компания стояла на грани банкротства, ее руководство приняло смелое решение – создать родстер, более легкий, компактный и доступный по сравнению с 911-й моделью. Риск оправдался сполна: уже за пер-

Sergei 79 for journal-plaza.net

вый год (1996-й) вместо запланированных 10 000 продали 16 000 «бокстеров». А максимально годовой сбыт достигал почти 28 000.

Идеологическим предком «Бокстера» стал так называемый «Номер 1», легкий двухместный среднемоторный родстер 1948 года – первый «Порше-356». Среднемоторными, правда, сделали лишь 50 экземпляров, потом мотор переехал за заднюю ось. Но на гоночных машинах выгодную для управляемости компоновку сохранили. Именно на таком легком и юрком «Порше-550 Спайдер» Умберто Мальоли в 1956-м опередил на «Тарга Флорио» немало именитых соперников на более мощных машинах, принеся немецкой фирме первую из сицилийских побед.

Мотор 550-й развивал всего 135 л.с. Где уж теперь тягаться с 265-сильным «Бокстером», тем паче с 320-сильным «Бокстером S» 2009 года! Справедливости ради – вместе с компоновкой и легкостью машина унаследовала и некоторые характерные недостатки. Обзорность с поднятой крышей побуждает пореже сдавать задним ходом и быть предельно осторожным на перекрестках. Тормознул у магазина, выскочил, опять прыгнул в машину – не про «Порше». Посадка в низкое и глубокое, с отменной поддержкой сиденье нелегка даже для спортивно сложенных, для иных – стимул лишний раз не выходить. Тем более что в багажник все равно лишнего не положить. Да и не могу представить «Бокстер» тележкой для перевозки продуктов из универсама...

ДЕВЯТЬСОТ ПОВОРОТОВ

Говорят, именно столько было в самом длинном варианте «Тарга Флорио». Вот была работенка гонщикам! Особенно учитывая тормоза и коробки передач того времени. Мне уготовано куда меньше поворотов, режим, конечно же, несравнимо спокойнее, да и машина совсем другая. Отменного усилителя руля словно и нет. Машина моментально понимает водителя, достаточно совсем чуть-чуть качнуть баранку. Это, конечно, не подразумевает размашистого руления, зато обеспечивает прекрасную управляемость. Кузов в поворотах и не думает крениться, лишь, подобно карту, подпрыгивает на неровностях, по которым некогда летали настоящие гонщики (эти дороги и прежде были далеко не идеальны).

Отзыв на нажатие педали газа мгновенный. Мотор взрывается рыком, коробка даже в автоматическом режиме мигом переключается на передачу ниже (в режиме Sport+ на две), двигатель

СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ

Три года назад рядом с заводом «Порше» заложили новый фирменный музей, а открыли его в конце января. На 5600 м² – 400 экспонатов, в том числе 80 автомобилей. Помимо знаменитых серийных моделей здесь немало гоночных, мелкосерийных машин и прототипов. Поклонников автоспорта порадует встреча с линейкой «Порше-917», созданной для гонок в Ле-Мане, мотор самого мощного авто 1973 года развивал 1200 (!) л.с. Для контраста – трактор с дизелем. Такие «Порше» строили в 1950-е. Говорят, у крестьян они были престижными.





Porsche Boxster – сплав силы, грации и романтизма.



Sergei 79 for journal-plaza.net



«Порше-Бокстер» в стандартной комплектации стоит 2 126 000 руб., версия S – от 2 736 400 руб.

ГОНОЧНЫЙ ОСТРОВ

Винченцо Флорио, отпрыск знатного и богатого сицилийского рода, организовал первые гонки на острове еще на заре прошлого века. С 1906-го соревнование, маршрут которого был проложен по обычным, в основном горным дорогам, называлось «Кубок Флорио», затем, после того как Винченцо изготовил золотую табличку с названием гонки, – «Тарга Флорио» (targa в переводе с итальянского – табличка, указатель). Со временем соревнование стало одним из престижнейших в мире. Приехать на Сицилию почитали за честь сильнейшие заводские команды и звезды спорта. С перерывом, пришедшимся на 1941–1947 годы, гонка дожила до 1975-го, прекратили ее проведение из-за участившихся трагедий. Среди марок больше всех призов выиграла «Порше». Первая победа пришла в 1956-м – с моделью «550 Спайдер».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PORSCHE	
	Boxster	Boxster S
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4342/1801/1292	
база	2415	
колея спереди/сзади	1490/1534	1486/1528
Объем багажника, л	280	
Полная масса, кг	1635	1645
Снаряженная масса, кг	1335	1355
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,9/5,8*	5,3/5,2
Макс. скорость, км/ч	263/261	274/272
Топливо/ запас топлива, л	A95/65	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,5	6,5
городской цикл	13,3	13,9
смешанный цикл	8,9	9,2
Двигатель		
Расположение	в базе	
Конфигурация	O n6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, $см^3$	2893	3436
Степень сжатия	11,5	12,5
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	195/265 7200	235/320 7200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	300 4400–6000	370 4750
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M6/A7	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин: спереди	205/55R17	235/40R18
сзади	235/50R17	265/40R18

*Второе значение – для автоматической коробки передач.

выходит на более высокую ноту, а тело вдавливается в кресло. Тормозная динамика впечатляет не меньше! Главное, чтобы водитель и тем более пассажир имели хороший вестибулярный аппарат. Впрочем, пассажир здесь лишний. Нас с «Порше» должно быть только двое, тогда мы сможем лучше понять друг друга, атаковать каждый поворот максимально правильно и надеяться вскоре увидеть хвост соперника, сумевшего оторваться на старте… Я опять забылся. Путать неторопливый фургон агрессивным обгоном, конечно, не стоит...

Я не привез для «Порше» двенадцатой сицилийской победы. Впрочем, конструкторы и дизайнеры, сделавшие собранный, цельный, честный и породистый автомобиль, вправе считать, что покидают остров с победой. А я – с грустью, потому что нам с «Бокстером» уже пора прощаться. ЗР

Кокпит выдержан в классически строгом стиле. Все удобно, и ничего лишнего.



Sergei 79 for journal-plaza.net



А четыре лучше!

Для «Шкоды» легковые полноприводные автомобили – небольшая, но достаточно стабильная доля рынка. Насколько логично ведут себя на шведском льду «Октавия» и «Суперб» 4x4, рассказывает Сергей Воскресенский. Фото автора и «Шкоды».

Лента асфальта с проседью раскатанного до блеска льда не спеша огибает сопки, озера, задумчиво притормаживает в редких деревеньках и вновь вырывается на простор белого безмолвия. Здесь мало дорог, погода меняется мгновенно и по нескольку раз на дню, а глазам очень не хватает ярких красок. Конечно, в машине тепло, уютно и комфортно, но стоит свернуть с основного, накатанного маршрута, оказываешься в давящей тишине, от которой становится как-то не по себе. Выручает лишь неунывающий баритон Сан Саныча Пикуленко, сидящего справа (по давней радийной привычке он бодро перекрывает звук работающего мотора, негромкий кстати). Ну и конечно, уверенность в возможностях полноприводной трансмиссии, которая после очередной модернизации вновь появилась на «Октавии» и впервые – на флагмане «Шкода-Суперб».

Sergei 79 for journal-plaza.net

Флагман чешской фирмы «Шкода-Суперб» с полным приводом оснащают одним из трех моторов: 1,8 TSI; 2,0 TDI; 3,6 FSI.

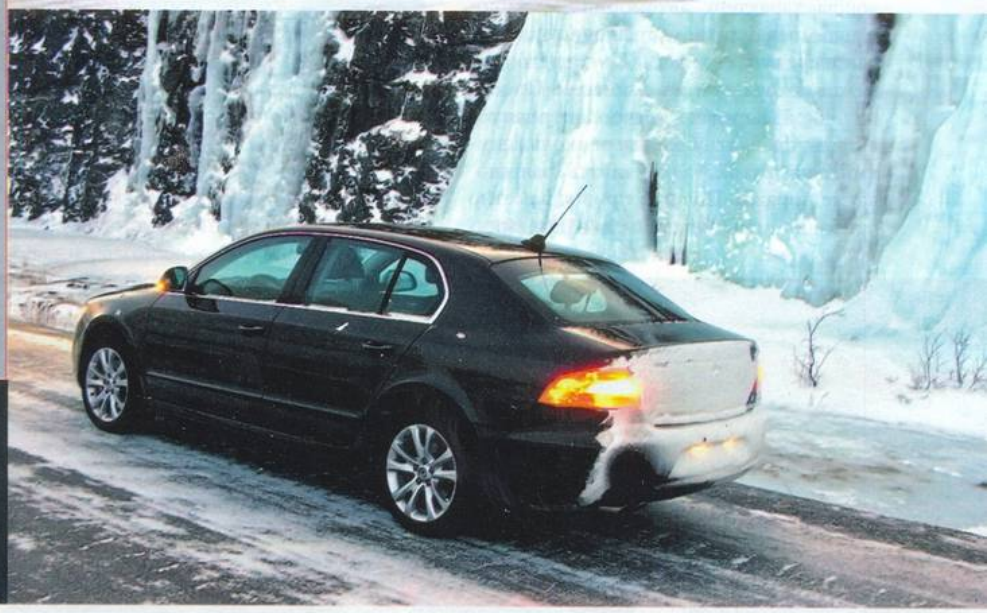


HALDEX IV



На полноприводных автомобилях группы «Фольксваген» при поперечном расположении двигателя (таковы «Октавия» и «Суперб») подключением задней оси управляет многодисковая электрогидравлическая муфта «Халдекс». В зависимости от условий движения она передает определенную часть крутящего момента к задним колесам.

В предыдущих конструкциях для активизации масляного насоса, сжимающего пакет фрикционных дисков, использовалась разница скоростей вращения колес передней и задней осей. В «Халдексе» последнего, четвертого поколения давление создает электрический насос, что позволяет управлять муфтой вне зависимости от условий движения, быстрее менять величину передаваемого момента и точнее взаимодействовать с электронными системами.



Дорога под стать замерзшим водопадам – такая же ледяная и скользкая. Для полного привода в самый раз!

Обновленная «Октавия» смотрит на мир совершенно другими фарами. Заметно изменился автомобиль и внутри: интерьер стал еще добротнее.

БУДНИ ВЕДУЩИХ ОСЕЙ

Необычный все же этот автомобиль с крупным шильдиком «Superb» на крышке багажника. Большой, солидный, обволакивающий изнутри добротными высококачественными материалами. Оказавшись в роли заднего пассажира, мысленно тут же ставлю высший балл за просто неприличное обилие свободного места, особенно для ног. А вот с водительской позиции сетую на слишком близкое плечо правого пассажира. Узковато!

Примиряют нас отменный комфорт и весьма выразительные возможности 260 «лошадей», чей темперамент подчеркивает фирменная 6-ступенчатая DSG. Вот уж тут вторая ведущая ось ну просто необходима!

Самое сложное – удержать стрелку спидометра на разрешительной 90-километровой отметке. Вокруг никого, лед под колесами – так, фикция, и скорость начинает расти сама собой. Сто двадцать, сто тридцать – автомобиль знай себе летит, мягко покачиваясь над дорогой и не вызывая ни единого сомнения в надежности управления. Спокойные, выверенные инженерами реакции, точный и в меру информативный руль. Не спортсмен, конечно, зато отлично подготовлен для повседневной езды, в которой главное – цепкость, комфорт и взаимопонимание. И только когда ныряешь в белую пелену снега от встречного грузовика и пару секунд идешь «по приборам», лихорадочно выискивая взглядом хоть какие-нибудь ориентиры на обочине, становится ясно: возможностями даже очень хорошего полного привода лучше не злоупотреблять.

Для сравнения небольшая экскурсия в более скромный «Суперб» с двигателем 1,8 TSI и механической 6-ступенчатой коробкой передач. Здесь немного победнее: нет, например, системы навигации. Однако рельефные сиденья нравятся больше. По крайней мере боковая поддержка у них выразительнее. Но главное – я и в этом автомобиле нахожу полное взаимопонимание двига-

Sergei 79 for journal-plaza.net

теля и трансмиссии, что позволяет комфортно и уверенно чувствовать себя на скользкой дороге. Конечно, 160-сильный мотор этой «Шкоды» не столь энергичен, но свою работу выполняет отменно, балуя удобной тяговитостью. А потому и его возможностей в данных, зимних условиях более чем достаточно.

ТАНЦЫ НА ЛЬДУ

Ну наконец-то! Наверное, без серпантина, специально накрученного на льду замерзшего озера, тест показался бы неполноценным. Где, как не на этой снежно-ледяной глади, оценивать особенности поведения автомобилей?

«А она не такая уж ровная!» – это я о шершавой и бугристой поверхности сковавшего водоем льда, на котором подвески «Октавии» вдруг перестали казаться комфортными. Однако их возросшая упругость как нельзя лучше подошла характеру автомобиля – живому, темпераментному, заводному. Вторая передача, третья... Крутящего момента мотора хватает с запасом. Просто на одной передаче легче контролировать и управлять боковыми скольжениями, а на другой – закручивать замысловатые виражи. Полный привод заметно прибавил машине не только динамич-



Фонари в форме буквы С – визитная карточка всех моделей «Шкоды».

Две в общем-то разные «Шкоды» объединяет не только схема привода и линейка моторов. В этих автомобилях очень высок уровень добротности всего – от материалов отделки до ездовых характеристик.



По эмоциональности и огромному желанию рвануть вперед «полноприводные» лайки соперничают с автомобилем.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Для кого-то – кузов универсал и надежное сцепление с дорогой, ну а для тех, кто любит погорячее, – возможность потешить амбиции. Все вместе – «Октавия-Комби 1,8 TSI».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA SUPERB 4X4	
	1,8 TSI	3,6 FSI
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4838/1817/1462	
база	2761	
колея спереди/сзади	1537/1510	
Объем багажника, л	565	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	1550	1665
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,7	6,5
Макс. скорость, км/ч	217	250
Топливо/ запас топлива, л	A95/60	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,6	7,4
городской цикл	10,6	14,7
смешанный цикл	8,1	10,1
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, $см^3$	1798	3597
Степень сжатия	9,6	11,4
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	118/160 4500–6200	191/260 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1500–4500	350 2500–5000
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M6	DSG6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/55R16	225/45R17

ности, но и послушности, наделил способностью плавно и в то же время очень эффектно перекладываться из поворота в поворот. Руль и акселератор – больше ничего не требуется, чтобы почувствовать ритм движения. Сбросил газ – машина послушно выравнивается, прибавил – «Октавия» охотно зависает в контролируемом заносе, одновременно еще и разгоняясь. Динамично, здорово, с огоньком!

Наверное, для подобных упражнений «Шкода-Суперб» все же несколько великовата. Но и этот автомобиль надежно контролируется на льду при отключенной системе стабилизации. Он охотно реагирует на руль и газ, стабилен на змейке и при движении по окружности. Но стоит увлечься, и череда знакопеременных поворотов выводит его из равновесия. «Суперб» начинает активно «мести хвостом», заметно расширяя коридор движения. Но при этом машина управляется и в больших углах скольжения, увлеченно и азартно завоевывая дополнительное пространство. Просто ширины дороги уже не хватает, приходится снижать скорость.

СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

Обновленная «Октавия» уже вовсю продается в России – жаль, полноприводных версий пока нет. Но уж к следующей зиме эта удобная и практичная машина точно успеет.

Зато «Суперб 4x4» готов покорять отечественные дороги и сердца. Конечно, народной цену не назовешь, но тем, кто выбирает между кроссовером и легковым авто с задатками лимузина, она покажется вполне привлекательной: 1 079 000–1 509 000 рублей. **ЗР**



На севере наружные зеркала с обогревом – необходимость.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Что, новый хозяин, надо?

Мероприятия такого рода называют sneak peek – «первый взгляд». Завесу секретности над новой «Маздой-3» приоткрывает Михаил Гзовский. Фото автора.

Помните замечательный мультфильм «Волшебное кольцо»? В нем дочь змеиного царя одарила доброго Ивана перстнем, вызывающим трех сказочных помощников. А те готовы и хрустальный мост сложной «анжинерной системы» создать, и подогнать к нему автомобиль с керосиновым двигателем.

Добрая сказка всплыла в памяти во время общения с японскими инженерами «Мазды». Всегда уважительно-приветливые, готовые ответить на любые вопросы и не упускающие возможности поинтересоваться нашим мнением о новой «трешке». Мы же те самые «новые хозяева», которым они так хотели угодить.

Та машина появилась в 2003 году и стала самой популярной моделью фирмы: ее тираж на сегодня – порядка 2 млн. штук. Наибольшим успехом «трешка» пользовалась в Европе, где продали 460 тыс. машин. Рынком № 1 стала Россия.

Первые часы мы провели с художниками фирмы. Мне показалось, главный дизайнер Кунихико Курису чуть расстроился, услышав от меня, что «трешка» смотрится блестяще, но типично по-японски. Позже, под скупыми лучами зимнего испанского солнца, я подумал, что был не совсем прав: азиатские мотивы доминируют разве что в фонарях, а элегантная подштамповка чуть выше порога и взмывающая к корме поясная линия – уже Европа. «Мазда-3» определенно прибавила утонченности и одновременно агрессии.

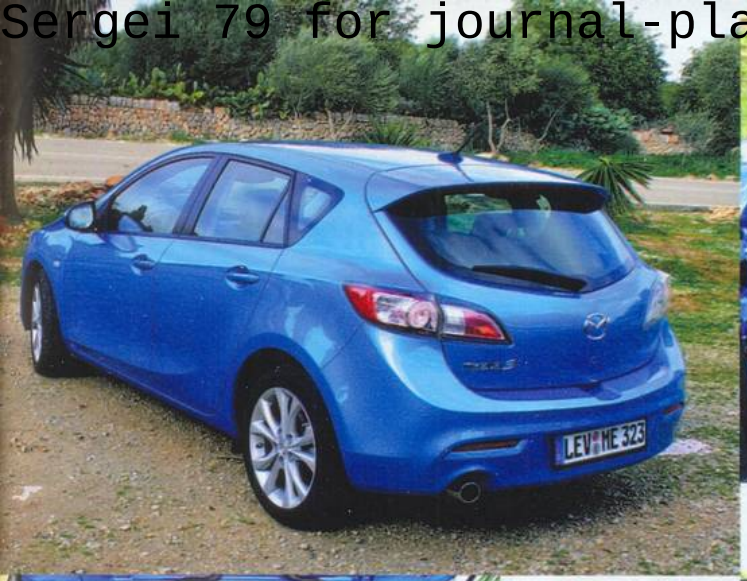
Реорганизацию рабочего места водителя нам проиллюстрировали анимацией: компьютерный человечек легче дотягивается до рычага коробки передач и меньше крутит головой в поисках нужной информации. Передняя панель отныне двухъярусная – кое-кто из японских конкурентов уже откатал такую схему, потребители довольны. Конечно, это не гоночный кокпит, но смотрится задорно!

Вскоре представилась возможность помучить инженеров. Каверзные вопросы журналистов заставили японцев признать: и подвески, и силовая структура кузова, и двигатели, по сути, прежние, хотя и прошли глубокую модернизацию. Седан и хэтчбек стали длиннее на 90 и 55 мм соответственно. При этом масса новой «трешки» чуть меньше, ширина и колесная база – как у предшественницы. Двигателей для России по-прежнему два – 1,6- и 2-литровый бензиновые мощностью, как и прежде, 106 и 150 л.с. соответственно. Но чем дольше длился рассказ японцев, тем чаще брови присутствующих вздымались в удивлении. Бензиновые моторы менее навязчивы по децибелам, чем у «Хонды-Сивик» и «Тойоты-Аурис»? Хорошо! «Мазда-3» существенно тише «по колесам» не только старой «трешки», но и «Гольфа»? Интересно! Аэродинамические шумы ниже, чем у «Ауди-А3»? Это уже вызов!

Наконец-то томлению пришел конец! Для затравки взял 1,6-литровую бензиновую версию. Усаживаюсь в кожаное сиденье – и сразу вспоминаю слова лектора: «Длина подушки увеличена на 20 мм, а спинки – на 35 мм». Сидеть действительно удобнее, как и орудовать приподнятым на 60 мм рычагом механической коробки. Услышаны жалобы обладателей большой обуви: пространство вокруг педали газа увеличили на 15 мм, так что перебрасывать ногу теперь проще.



Sergei 79 for journal-plaza.net





Интерьер свеж с точки зрения стиля, верхняя часть передней панели сделана из приятного на ощупь мягкого пластика.



Несмотря на ниспадающую крышу и высокую линию остекления, сзади в хэтчбеке достаточно места над головой и весьма уютно.

Объем багажника хэтчбека – 340 л, на 5 л меньше, чем у предшественника. А вот багажник седана увеличили на 17 л – до 430 л.





От трех приборных колодцев отказались в пользу двух.

На многофункциональный дисплей под козырьком выводится информация с бортового компьютера, а также параметры аудиосистемы.

Найти плохие дороги на острове Майорка целая проблема. Быть может, поэтому первые километры так удивляют. Это точно «Мазда»? Та, которую часто поругивали за неважную шумоизоляцию?! Ее не узнать. Конечно, чистый асфальт без стыков и гравия в сочетании с радикально летними шинами Toyo гипертрофируют ощущения, но эффект поразительный. На его фоне даже не слишком голосистый двигатель показался не таким уж тихим.

Узкие и пустынные двухполоски, изобилующие велосипедистами и крутыми поворотами, – что может быть лучше для оценки возможностей шасси? Наверное, многие апологеты агрессивного пилотирования расстроятся, но, по мне, «Мазда-3» стала лучше, взрослее. Исчезла нервность на высоких скоростях, что заставляла крепко держать баранку. Машина меняет траекторию плавнее и мягче, но без явных запаздываний и кренов.

Любопытно, что 2-литровая версия с автоматом показалась ненамного быстрее. Новый 5-ступенчатый автомат не продемонстрировал прогресса по сравнению с трансмиссией предыдущей модели – вполне ординарная коробка с настолько длинной третьей передачей, что ехать в кик-дауне на ней

Mazda 3 стала элегантнее, дороже в отделке и спокойнее на ходу – именно такой ее и хотели видеть европейские автомобилисты.

ДЕЛО ТЕХНИКИ

Глубокая модернизация – это, в частности, лучшие безопасность и оснащение, но не ценой прироста массы. В машине существенно выше процент высокопрочных сталей, что позволило облегчить кузов на 15 кг. Но это не все: повышение прочности многих деталей, например опоры коробки передач, опорного кронштейна рулевой колонки, центрального усилителя крыши, соединения чашек задней подвески, позволило снизить вибрации и шумы. Экономия массы дала возможность сделать подрамник подвески толще и добавить демпфирующий материал под задним сиденьем и внутри задних стоек кузова. В результате звуковое давление от дороги снижено с 76,5 до 74,5 дБ.



Sergei 79 for journal-plaza.net



На момент подписания материала в печать цены «трешки» еще не определены. По слухам, они останутся на том же долларовом уровне, что и раньше.

Сиденья в топовой комплектации отделаны кожей. Водительское кресло стало удобнее, задний диван позволит хорошо устроится двоим рослым путешественникам.





придется до 140 км/ч. А вот плавность хода даже на 17-дюймовых колесах достойна всяческих похвал.

Ну что, новый хозяин, доволен? Многие потребители превыше всего ценят ездовые возможности, дизайн и комфорт. На этих фронтах японцы нанесли главный удар, и, по-моему, точно в цель. Уже прощаясь, не преминул поинтересоваться у программного менеджера «Мазды-3» Йошиюки Маэда, на какой машине ездит он. Ответ порадовал: среди прочего на легенде роторно-поршневого течения «Мазде-RX7». Ждите и новую «трешку» MPS! Специально для тех, кто скучает по острым ощущениям! ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MAZDA 3			
	1,6	2,0	1,6	2,0
	седан		хэтчбек	
Общие данные				
Размеры, мм: длина	4580		4460/4490*	
ширина	1755			
высота	1470			
база	2640			
колея спереди/сзади	1535/1520			
Объем багажника (VDA), л	430		340/1360*	
Снаряженная масса, кг	1170		1260	
Полная масса, кг	1745	1820	1770	1835
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	10,6	12,2	10,6
Макс. скорость, км/ч	188	210	184	205
Топливо/ запас топлива, л	A95/55			
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,2	5,9	5,2	5,9
городской цикл	8,3	10,7	8,3	10,7
смешанный цикл	6,3	7,7	6,3	7,7
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	16			
Рабочий объем, $см^3$	1598	1999	1598	1999
Степень сжатия	10			
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	77/105 6000	110/150 6500	77/105 6000	110/150 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 4000	187 4000	145 4000	187 4000
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	A5	M5	A5
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			
Размер шин	295/65R15, 205/55R16, 205/50R17			

*В комплектации «Спорт».

На седан прежнего поколения в России приходилось 64% продаж. В Европе – всего 20%. Соотношение вряд ли изменится и теперь.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Отведайте второго

В России стартовали продажи кроссовера «ФИАТ-Седичи» – близнеца известного на нашем рынке «Сузуки-SX4». За первыми приключениями «итальянца» в России следил Максим Сачков. Фото: Александр Батыру.

Машину на тест я забирал в нескольких десятках километров от столицы. Тем лучше, ведь за городом одометр крутится намного быстрее, а значит, и впечатлений от дороги и автомобиля больше. К тому же в моих руках полноприводная версия «Седичи» – нет резона спешить в мегаполис.

В первый присест водительское место кажется удобным – спинка и подушка оптимальные по длине и ширине для человека средних роста и комплекции, есть рельефная боковая поддержка. Но уже через несколько десятков километров без поясничного подпора заныла спина. Пробую усесться глубже, но занять комфортное положение не позволяет рулевая колонка, не настраивающаяся в продольной плоскости. Остальным частям тела вольготно – диапазоны регулировок достаточные, свободного места в локтях и над головой с запасом.

Наверное, неспроста основной российский производитель в прошлом веке взял за основу итальянский автомобиль – у нас много общего. На одометре только появилось трехзначное число, а рядом с пассажирским сиденьем уже поселился скрип. Процесс сгорания в двигателе на холостых отзывается характерными вибрациями. Есть вещи из разряда необъяснимых. Например, при каждом взмахе дворников ступни (!) чувствуют легкий удар. Впрочем, все это докучает несильно, если относиться к таким вещам легко, с безразличием.

За окном проносятся зимние пейзажи, вселяющие в душу покой и умиротворение. В меру сил этому способствует и «Седичи». Приятный интерьер, толстенький руль, логично расставленные рычажки и клавиши. Одна из них выполняет забавную функцию: если ее нажать при включенных фарах, то информационные дисплеи загораются ярче. Подобное я встречал на некоторых японских моделях, но в необходимости по-прежнему сомневаюсь. Зато мне нравится не только интерьер машины, но и ее характер. Например, плотная и энергоемкая подвеска позволяет расторопно ехать по разбитым дорогам. Еще бы мелкие ямки принимала помягче – аплодировал бы стоя.

Покладистый 1,6-литровый мотор уверенно тащит с самого «низа», а если надо поднажать, тоже не разочаровывает. Впрочем, было бы несправедливо хвалить лишь двигатель, не упомянув механическую коробку с грамотно подобранными передачами. И все-таки уже не первый час не нахожу полного взаимопонимания с хорошими агрегатами. Из-за невнятной педали сцепления меня постоянно преследуют рывки при переходе со ступени на ступень, а очень чувствительный акселератор не позволяет взять быстрый старт без буксования. Сюда бы автомат, общение стало бы понятнее. К сожалению, полноприводные версии комплектуют только механической трансмиссией. Впрочем, и четыре ведущих – неплохое лекарство от буксующих без нужды колес. Один щелчок

Sergei 79 for journal-plaza.net





Стрелка тахометра строго перпендикулярна горизонту – видимо, дань итальянским спортивным традициям.

В режиме 2WD ведущей служит только передняя ось. В Auto электроника при необходимости перебрасывает часть тяги назад, а для лучшей проходимости предусмотрен режим Lock – с жесткой связью передней и задней осей.





Высокая посадка дает возможность быстро почувствовать габариты, а огромные зеркала позволяют не крутить лишний раз головой. Однако периферическое зрение здорово сужают массивные передние стойки. Не спасают даже дополнительные треугольные окошки.

FIAT SEDICI

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4115
ширина	1755
высота	1620
база	2500
колея спереди	1500
сзади	1495
Снаряженная масса, кг	1245
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	10,8
Топливо	А95
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	8,9
загородный цикл	6,1
смешанный цикл	7,1

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 79 кВт/107 л.с. при 5600 об/мин, 145 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные, шины – 205/60R16.

Sergei 79 for journal-plaza.net

FIAT Sedici

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Над конструкцией итальянский концерн работал совместно с «Сузуки», а за дизайн отвечало ателье «Италдизайн». В России представлен в передне- и полноприводном вариантах.

ДВИГАТЕЛЬ:
в России только бензиновый 1,6 л (107 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamic, Emotion.

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
650 000–680 000 руб.

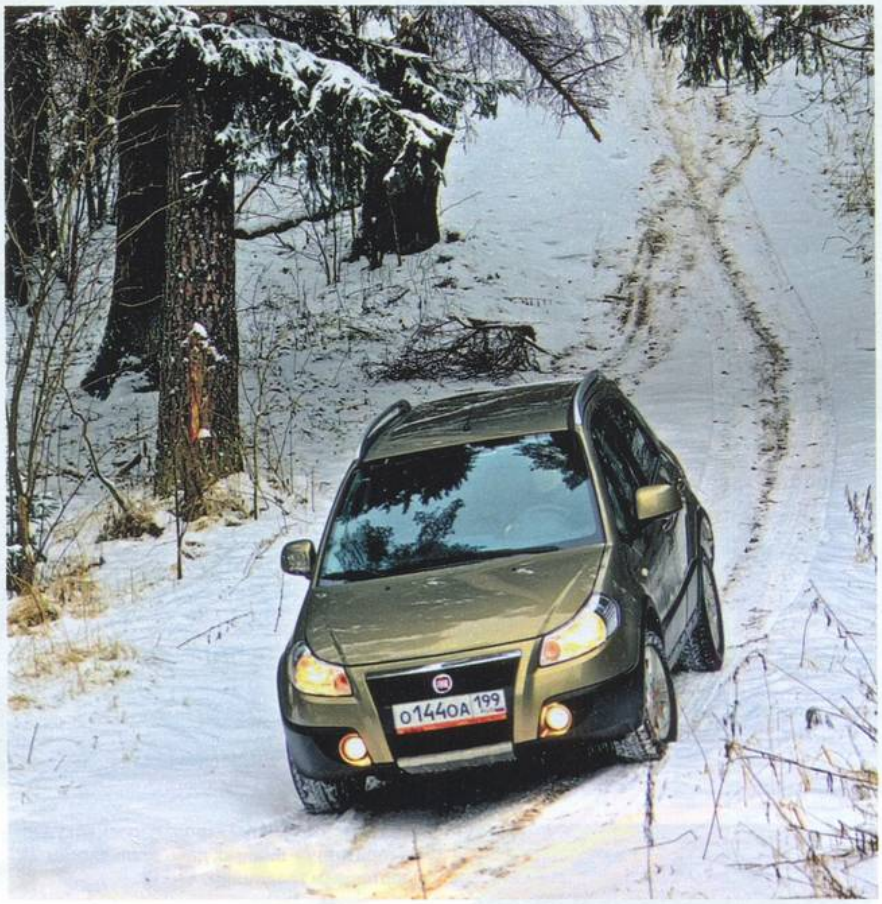
ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
комплектация Emotion плюс окраска металликом, 685 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Энергоемкая подвеска, удобная характеристика двигателя, хорошая геометрическая проходимость.

Нет полноприводной модификации с автоматом, запаска-докатка, посредственная шумо- и виброизоляция.

FIAT Sedici – оптимальный вариант для тех, кому не хватает проходимости легкового автомобиля, но не по карману вседорожник.



При посадке и высадке из «Седичи» завидуешь длинноногим – им трудно испачкать штаны о широкий и высокий порог. Кстати, и на заднем сиденье высокие пассажиры помещаются неплохо.



Если не хватает места в багажнике (270 л), спинку заднего сиденья можно сложить по частям или вовсе откинуть сиденья, увеличив полезный объем грузового отсека до 670 л.



тумблера, и троганье становится плавным, а разгон на скользкой снежной дорожке – ощутимо динамичнее.

Правда, от быстрой езды на «Седичи» не испытываешь большого удовольствия. В повороты он заезжает очень неохотно: все пытается соскользнуть наружу передними колесами. Тут добавить бы тяги, но электроника, управляющая многодисковым сцеплением, запаздывает с подключением задней оси. К тому же безошибочно задать нужную траекторию мешают крены и неинформативное рулевое управление.

Возможности полноприводной трансмиссии лучше использовать не на скоростной трассе, а на пересеченной местности. Большой дорожный просвет (190 мм) и короткие свесы – залог неплохой проходимости. Только будьте благоразумны: это все-таки кроссовер, а не вездеход.

«Седичи» придется непросто, ведь ближайший конкурент – японский братблизнец. «Сузуки» подали российским клиентам первым, и он пришелся по вкусу. ФИАТ еще предстоит распробовать. Правда, бывает, что люди с умеренным аппетитом отказываются от первого в пользу второго. **ЗР**

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ

NISSAN QASHQAI

632 400–806 100 руб.



Один из лидеров продаж в своем классе. В списке модификаций передне- и полноприводная версии с двигателями 1,6–2,0 л (114–141 л.с.), а также семиместные. ЗР, 2008, № 12.

SUZUKI SX4

502 000–685 000 руб.



«Японца» роднят с «Седичи» не только внешность и схожие комплектации, но и цены. Однако наряду с хэтчбеком SX4 предлагают также седан. ЗР, 2008, № 4.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Кубик Рубика

Головоломки коварны: многих они ставят в тупик, заставляя усомниться в собственном интеллекте. «КИА-Соул» тоже способен озадачить. Самый простой и быстрый способ собрать разноцветный «кубик» искал на дорогах Испании Денис Арутюнян. Фото автора.

Сколько же часов жизни потеряно на сборку разнообразных головоломок! А теперь предстоит решить еще одну: к какому классу отнести «КИА-Соул»? К разросшимся городским хэтчбекам или к малым кроссоверам? Корейцы совмещают понятия: это, по их мнению, городской кроссовер.

Правда, упражнения в терминологии не спасают от дежавю: в разных ракурсах четырехколесный «кубик» напоминает то один, то другой автомобиль. Пожалуй, самобытность ему гарантирует яркость граней, то есть широкий выбор декоративного оформления – три варианта расцветки салона, яркие краски кузова. Оригиналы могут заказать даже фирменный «боди-арт» – ломаные линии или шашечки набортах придутся по душе любителям автомобильного тюнинга и аэрографии.

СВЯТАЯ ПРОСТОТА

Несмотря на всю сложность разгадки, в основе кубика Рубика – гениальная простота. Этот принцип «Соул» демонстрирует уже с самого начала знакомства. Снаружи машина выглядит компактной. Открываешь дверь – и понимаешь: места не много, а очень много. Усаживаясь за руль, оценил большой, почти квадратный проем: он позволяет не отвешивать смиренный поклон, а «зайти» с гордо поднятой головой. Да и за баранкой ужиматься не придется: широкое, в меру жесткое сиденье уютно охватывает тело, а дотянуться до соседа справа сможет разве что длиннорукий баскетболист. В то же время все рычажки и кнопочки на невзрачно серой панели в «шаговой» доступности, да и логика их расположения проста и понятна.

Здесь даже самая простая отделка салона готова поразить пестротой граней. Нажимаю на кнопочку, микро-

КУБИК МИРА

- Венгерский скульптор Эрне Рубик изобрел свою знаменитую головоломку в 1974 году.
- Кубик Рубика – самая массовая игрушка в мире: по некоторым данным, продано более 300 миллионов штук.
- Число возможных состояний кубика Рубика – 43 252 003 274 489 856 000, и это без учета того, что ориентация центральных квадратов может быть разной!
- Из любой начальной конфигурации кубик Рубика можно собрать не больше чем за 20 ходов.
- На соревнованиях по скоростной сборке кубика Рубика в 2008 году рекорд установил голландец Аккерсдийк – он решил головоломку за 7,08 секунды (прежний рекорд принадлежал японцу Накадзиме – 8,72 секунды).

Sergei 79 for journal-plaza.net



Жесткий пластик, нейтральные очертания – интерьер приятный, но чуточку пресноват.





Камера заднего вида, транслирующая картинку на салонное зеркало, – очень удобная опция.



Для такой интересной машины комбинация приборов слишком банальна.

Одна из побед интеллекта: дизайн центральной консоли не мешает функциональности.

лифт поднимает крышку вещевого ящика, а там… ярко-красные внутренности. Поначалу возникла ассоциация даже не с изобретением Рубика, а с улыбкой африканца, не хватает только белизны зубов. Оригинально и управление аудиосистемой в стиле молодежного мобильника. С непривычными кнопками осваиваешься в считаные секунды, попутно любуясь пульсирующей в такт музыке светодиодной подсветкой передних динамиков.

Уют и простор спереди – это, конечно, хорошо. Но большую часть «гениальности» демонстрируют задние сиденья. Усевшись сам за собой, с удивлением обнаружил, что могу закинуть ногу на ногу – при том, что база «кубика» всего 2550 мм, то есть на 100 мм короче, чем у старшего брата – «Сида». Такой простор найдешь разве что в седанах бизнес-класса, да и то не во всех.

Увы, интерьерные таланты «Соула» заканчиваются за спинками задних сидений. Стремление конструкторов дать больше простора пассажирам привело к тому, что в багажник с паспортным объемом 222 л (показалось, что эта циф-

Кроссовер не продемонстрирует чудес проходимости. Но доехать до лесной полянки или пляжа вполне способен.

Sergei 79 for journal-plaza.net

ра слегка завышена) войдет разве что пара небольших сумок. А вот для более «кубических» грузов, например чемоданов или бытовой техники, а также для объемного спортивного инвентаря придется поставить дуги на крышу либо выгнать из машины одного-двух седоков и сложить хотя бы часть заднего дивана.

НЕСКОРОСТНАЯ СБОРКА

Только появился – и сразу с дизелем, даже с двумя! В компании с 1,6-литровым 128-сильным мотором на «тяжелом» топливе на нашем рынке появится и «облегченный», 115-сильный. При одинаковом рабочем объеме последний обещает быть не только таким же тяговитым (крутящий момент обоих моторов – 260 Н·м), но и более экономичным. Жаль, появится он чуть позже. А пока испытаю более мощный вариант.

В первые мгновения после поворота ключа мной овладело радостное недоумение: почему так тихо? Да и характерной вибрации практически нет. Хотя негромкое басовитое урчание под капотом и отличная ровная тяга не позволяют усомниться, какой двигатель в машине. Иногда на очередном стыке испанского асфальта шлепнут низкопрофильные 18-дюймовые шины (они только в самых дорогих комплектациях) или на крупной выбоине бухнет ограничитель подвески. Кстати, последняя мягкостью и комфортом не балует, даже небольшие неровности выбивают машину из равновесия. Порой кажется, что нагрузка на позвонки вплотную подходит к критической отметке – вот-вот скрипнут, подобно сочленениям самой распространенной в мире головоломки.

Правда, на разбитой грунтовке, ведущей к морю, автомобиль отчасти реабилитировал себя, уверенно преодолевая неожиданно крупные ухабы. Но не стоит ожидать от «кубика» приличной проходимости: 164 мм дорожного просвета – вовсе не рекордный показатель, да и завязнуть в прибрежном песке – минутное дело, ведь о приводе на все грани... простите, на все колеса остается только мечтать. Да, нелегко придется «корейцу» в российских сутробах. Все-таки в названии класса основное слово – «городской», так что лучше оставить подобные эксперименты.

Увы, после дизельного скучноватый бензиновый 1,6-литровый мотор (такой же устанавливают на «Сид») напомнил анекдот о кубике Рубика с гранями одного цвета. Он неплохо тянет на «низах», исключая ошибки при старте, но быстро скисает. А вновь просыпается, лишь когда стрелка тахометра переваливает за 4000. Корейцы пообещали, что на российском рынке скоро появятся машины с 2-литровым двигателем и автоматом, которые пока поставляют только в Америку. Вдобавок бензиновый «Соул» оказался, как это ни удивительно, шумнее собрата: вой мотора на высоких оборотах резко контрастирует с убаюкивающим ворчанием дизеля.

Как же решить загаданную корейцами головоломку? Уютный городской автомобиль с неплохим по городским меркам дорожным просветом может неплохо прижиться на российских дорогах. Правда, сложность решения и неоднозначный характер способны отпугнуть многих потенциальных покупателей. К тому же автомобиль будет примерно на 500 евро дороже «Сида» (предположительная цена – 600 тысяч рублей). С другой стороны, у нас хватает не только любителей оригинальных автомобилей, но и фанатов сложных головоломок. Может, как раз таким людям «Соул» придется по душе? ЗР



Открыв пятую дверь, понимаешь: простор на заднем диване получен за счет багажника.

KIA Soul – автомобиль-загадка, городской кроссовер: способен привлечь внимание, как впервые увиденный кубик Рубика.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA Soul	
	1,6	1,6 CRDi
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4105/1785/1610	
база	2550	
колея спереди/сзади	1570/1575	
Объем багажника, л	222	
Радиус поворота, м	5,2	
Снаряженная масса, кг	1170	1270
Полная масса, кг	1680	1780
Время разгона 0–100 км/ч, с	11	11,3
Макс. скорость, км/ч	177	182
Топливо/ запас топлива, л	A95/48	ДТ/48
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км:	6,5	5,2
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, $см^3$	1591	1582
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	91/124 6300	94/128 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	156 4200	260 1900
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/55R16	



Sergei 79 for journal-plaza.net



Тринадцатый воин

Sergei 79 for journal-plaza.net



HONDA LEGEND

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4985
ширина	1845
высота	1450
Объем багажника, л	452
Снаряженная масса, кг	1868
Полная масса, кг	2310
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон 0–100 км/ч, с	7,1
Топливо	А95
Запас топлива, л	73
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	16,3
загородный цикл	8,9
смешанный цикл	11,6

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый V6, 3,7 л, 24 клапана, 217 кВт/295 л.с. при 6200 об/мин, 371 Н·м при 5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвеска – независимая на двойных поперечных рычагах/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 245/45R18.

Немногие автомобили побуждают владельцев мысленно погрузиться во времена благородных рыцарей. Вместе с обновленной «Хондой-Ледженд» в средневековые легенды окунулись Денис Арутюнян и Александр Батыру (фото).

Sergei 79 for journal-plaza.net



HONDA LEGEND

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

История модели «Ледженд» началась в 1985 году. С 2004-го выпускали машину с 3,5-литровым мотором и полным приводом, а в 2008-м на Московском автосалоне представили обновленный полноприводник с более мощным двигателем.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 3,7 л (295 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
автоматическая 5-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
3,7 VTEC SAT (единственная).

ЦЕНА: 1 785 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Великолепная динамика, отличная управляемость, просторный салон.

Небольшой дорожный просвет, жестковатая подвеска.

Honda Legend – автомобиль, способный быть одновременно спортивным и представительно-солидным.

– Слушайте меня, благородные рыцари! Вы, двенадцать достославных, сидите за этим круглым столом, поскольку доказали не словом, но делом свою доблесть и верность великим заветам. Но совсем недавно в нашем благословенном Авалоне появился новый претендент на место рядом с вами. И я спрашиваю вас, ибо вы следили за его деяниями: достоин ли он стать тринадцатым воином, коему будет дозволено занять место в ряду лучших из лучших?

– Милорд! Сей чужеземец в первую голову примечателен своей дружелюбностью к окружающим. Он весьма приятен снаружи и уютен внутри. Особо ласков к сидящему на месте возницы. Электрические приводы удобного кожаного седла с подогревом позволят с комфортом устроиться и невысокому пажу, и высокорослому паладину. Важно лишь не забыть снять шлем – иначе можно упереться в стекло подъемно-сдвижного люка. Регулировка руля в двух плоскостях позволит не перетруждать руки, дабы они были готовы крепко держать меч даже после дальнего странствия. А вот с ходу разобраться с великим множеством кнопок и рычажков на консоли под силу лишь придворному мудрецу. Впрочем, нам, скромным воинам, толкователь быстро объяснил, как пользоваться сей многомудрой техникой. Встроенная навигация и великолепная аудиосистема «Бозуз» с десятью динамиками и интерфейсом Bluetooth заслуживают хвалебных отзывов. Раздельный климат-контроль оградит от любого ненастья, однако он не без греха – уж больно трудно рассмотреть невеликие цифры в малом окошке на панели. Но ведь опыт дальних странствий приучил мириться с куда большими лишениями. Зато недремлющее

Sergei 79 for journal-plaza.net



БЕЗ СТРАХА И УПРЕКА



Даже самый умелый и отважный рыцарь должен заботиться о собственной безопасности. В средние века приходилось использовать тяжеленную броню. Один только панцирь, защищающий грудь и спину, весил более 20 кг. Прибавьте шлем, щитки для рук и ног...

«Рыцарские доспехи» «Хонды-Ледженд» изготовлены с учетом современных требований. Заводские испытания показали, что силовой каркас кузова, сделанный из высокопрочной стали, готов противостоять ударам даже младшего брата, «Хонды-Джаз», не дремлют и шесть подушек безопасности (пара фронтальных, две задние плюс шторки на окнах). Это оценили специалисты EuroNCAP – в крэш-тесте «Ледженд» заработал максимальные пять звезд. Не обделены заботой и «безлошадные» участники движения: в случае наезда на пешего капот приподнимается на 100 мм, чтобы ослабить удар о твердые детали двигателя (четыре звезды из пяти возможных).



око приборов не только радует информативностью, но и ласкает взор: мягкая подсветка подобна плащу великого Мерлина, глубокая синева которого усыпана серебристо-белыми звездами.

– Сир, не могу не отметить: чужестранец благосклонен не только к возвнице. Простор сзади позволяет без стеснения усадить любую высокородную особу. Атрибутов роскошной жизни здесь в достатке: индивидуальные воздуховоды, подогрев сидений, удобный подлокотник с местами для кубков и выдвижные шторки на окнах (на заднем стекле – с электроприводом). Лишь одно омрачает душу: уютно устроиться здесь сможет сам нобиль и его супруга, но не более. Третий седок, будь он даже несмышленым чадом, окажется лишним.

– Не подумайте, мой король, что сей рыцарь предпочитает утопать в роскоши. Он хотя и склоняет к расслабленно-



Ровные, мягкие обводы передней панели создают ауру спокойствия и защищенности. В таком интерьере не раздражают даже вставки под дерево.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Во имя MINI

Что такое МИНИ, знают, наверное, все автомобилисты, мало-мальски разбирающиеся в технике и истории. Клеймо John Cooper Works превращает его в совсем другой автомобиль, утверждает Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.



Для такого автомобиля холодный сезон, конечно, не лучший – не позволяет реализовать все возможности. Ведь по сравнению с наиболее мощным доселе «Купером S» двигатель «МИНИ-Джон Купер Уоркс» развивает на 36 сил больше (всего их 211), а крутящий момент выше на 20 Н·м. Но это не все: момент кратковременно поднимается еще на 20 «ньютонов» благодаря функции Overboost. Под капотом тот же двигатель, что у машин серии MINI Challenge! С увеличенным с 0,9 до 1,3 атм давлением наддува и двухканальным нагнетателем Twin Scroll, большей пропускной способностью воздуховодов, измененными головкой блока и поршнями.

В итоге малейшая передозировка акселератором, и МИНИ в лучшем случае скисает в путах систем стабилизации DSC и впервые устанавливаемой на модели противобуксовочной DTC. А в худшем? Отключаю электронику долгим нажатием кнопки на консоли и активирую режим «Спорт», ускоряющий отклики на нажатие педали газа и зажимающий великолепное по чувству обратной связи рулевое управление.

Остервенело вгрызаясь в ледяную корку на асфальте, МИНИ выстреливает навстречу повороту и на удивление спокойно проходит вираж. Пробую еще и еще. Скорость растет, а МИНИ по-прежнему не желает срывать ведущие колеса. «Куперы S» прошлого и нынешнего поколений тоже великолепно держались в повороте, но такой феноменальной цепкостью все же не отличались. Все дело в том, что модификация «Купер Уоркс» обладает секретным оружием – системой EDLC. По сути, это имитируемая электроникой частичная блокировка дифференциала: буксующее колесо подтормаживается, а противоположное, с лучшим сцеплением, получает «лишний» крутящий момент.

Эх, сейчас бы летние шины и гоночный трек! Разогреть мощные тормоза, заставить потрудиться усиленные стабилизаторы, пружины и амортизаторы; дать мотору поработать в своей любимой «предкрасной» зоне; проверить, кто из нас сдастся первым – я или МИНИ! Мечты прервал налетевший откуда-то снежный заряд.

Придется осторожно красться, наслаждаясь великолепной тягой двигателя в диапазоне 1850–5600 об/мин. И чертыхаться каждый раз, когда наш маршрут пересекается с трамвайным: широченные 17-дюймовые колеса болезненно для всего кузова форсируют рельсы. А еще можно умиляться, глядя на неинформативный иллюминатор спидометра с россыпью контрольных ламп, нащупывать троллейбусные тумблеры стеклоподъемников, спрятавшиеся где-то за великолепным по избирательности рычагом механической коробки.

Sergei 79 for journal-plaza.net



В салоне отличий от других МИНИ почти нет. Наиболее заметное – дизайн рычага коробки передач.



Как и полагается в гоночной машине, приоритет отдан тахометру, расположение которого оптимально.



Красиво? Бесспорно! Однако уследить за невеликой стрелкой спидометра в пылу гонки непросто.



MINI John Cooper Works

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3714
ширина	1683
высота	1407
Объем багажника, л	160/680
Снаряженная масса, кг	1130
Полная масса, кг	1680
Разгон 0–100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	238
Топливо	A91...A98
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,2
загородный цикл	5,6
смешанный цикл	6,9

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 156 кВт/211 л.с. при 6000 об/мин, 260 Н·м при 1850–5500 об/мин (в режиме Overboost – 280 Н·м при 1950 об/мин).

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 205/45R17.

Джон Купер для мира автоспорта – легенда. Его среднемоторные шасси блистали в 1950-е на трассах формулы 1. Легенда и «тот самый» МИНИ образца 1959 года, и доработанная Джоном Купером машина 1961-го. Многие знатоки считают, что нынешний МИНИ уже не тот: мол, слишком правильный, слишком немецкий. Фирмой Джона Купера сегодня рулит его сын Майкл, наконец-то добившийся более тесного сотрудничества с инженерами БМВ. Конец легендарной харизме? Не слушайте скептиков. Английских дух по-прежнему живет в этой машинке. Имена великих предков не забыты! **ЗР**

MINI John Cooper Works – отменное шасси в великолепной дизайнерской обертке. Одно из лучших предложений в классе спортивных авто.



Щегольской обвес из мощных бамперов, накладок на пороги и антикрыла нужно заказывать дополнительно. С ним машина потянет на 1 772 000 руб.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Турнир четырех дверей



Бойцы уже на ринге! В синем углу готовится к схватке опытный боксер по имени «Лада-Самара». В красном – противник помоложе: «Лада-Калина». Многие, несомненно, сделают ставки на «Калину»: в ее активе молодость и стремление быть на уровне современных требований. Сможет ли она оправдать доверие? Скоро узнаем, пришло время объявлять…

...ПЕРВЫЙ РАУНД

Солидный возраст – не только повод для горькой досады, но и залог немалого жизненного опыта. Сколько в «Самаре» сменилось рулей и вариантов передней панели! И пусть нынешний интерьер не блещет ни красотой, ни отточенным стилем, претензий к нему не так уж много. Усаживаясь, машинально отмечаю удобные кресла с подогревом (привилегия максимальной комплектации), в которых комфортно устроится даже боксер любого роста. Для полной гармонии стоило добавить хотя бы небольшие валики боковой поддержки; без них в быстром повороте недолго соскользнуть с седла. Но и в таком виде сиденья заслуживают неплохой оценки – здесь можно провести немало времени без опасения за здоровье позвоночника. Жаль, что сзади нет такого простора и удобства: узкое пространство для ног и низкая крыша позволят усадить раз-

Lada Samara

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый 1,6 л (81 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Стандарт», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
200 071–204 995 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, комплектация «Люкс», 204 995 руб.

Удобные сиденья, неплохие тормоза, хорошая плавность хода.

Огрехи сборки, тесный задний диван, шум.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Сравнение иномарок с отечественными автомобилями подчас вызывает у их владельцев почти боксерскую агрессию. Сведем на «ринге» российские седаны: ведь покупатель в автосалоне видит их рядом. Короткий поединок между «Калиной» и «Самарой» судил Денис Арутюнян. Фото: Александр Кульнев.



Lada Kalina

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4 (89 л.с.) и 1,6 л (81 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
«Стандарт», «Норма», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ:
216 912–234 478 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, комплектация «Норма», 229 606 руб.

Вместительный салон, удобный багажник.

Огрехи управляемости, невнятный привод коробки, жестковатая подвеска

ве что юниора или представителя сверхлегкой категории.

Нет претензий и к панели; пластик в верхней части можно даже назвать мягким. Или хотя бы мягковатым. Строгие приборы отлично читаются в любую погоду, штатный бортовой компьютер готов предоставить массу информации – еще пара дополнительных очков «Самаре». А вот и первый повод для досады: кнопки передних стеклоподъемников стоят на водительской двери слишком низко, приходится тянуться и нащупывать. Смутил и блок микроклимата: регулировочные ползунки нынче, мягко говоря, не в моде. Но основную претензию все же адресую рулю: его сечение могло быть побольше, вдобавок обод... гнется в руках!

С мелкими огрехами жизнь примирит, это доказано временем. А вот зазор шириной в палец между кожухом, прикрывающим коробку, и «бородой» панели – позор для нового автомобиля! Отсутствие хотя бы одной подушки безопасности тоже непростительно в XXI веке. Нокаут? Пожалуй, нет, но чаша весов заметно склонилась в сторону конкурента.

Что противопоставит «Калина»? С первого взгляда ясно: это воспитанница более современной школы. Очертания и компоновка панели, удобные и привычные крутилки микроклимата,

Sergei 79 for journal-plaza.net





Приборы «Калины» – словно недорогие надежные часы: без изысков, но свою функцию выполняют.

Салон «Калины» уносит на десяток лет назад, но все же дизайн и эргономика приемлемые.

На консоли все удобно и логично. Если бы еще качество сборки соответствовало дизайну...





пухлый руль с интегрированной подушкой – заметно, что конструкторы думали об эргономике всерьез. Достаточно ли этого, чтобы решить исход боя? Нет, о победе говорить рано. Не грех посетовать на жесткий пластик, который, однако, впитывает грязь, как губка. Распахивая дверь, боишься, что хлипкая внутренняя ручка отвалится. Да и зазоры между деталями панели немаленькие, а кожух коробки передач и вовсе не желает сидеть на месте. Добавлю, что разглядеть показания компьютера в маленьком окошке очень непросто.

В чем «Калина» гораздо сильнее соперницы, так это в компоновке салона. Пересев из «Самары», сразу чувствуешь: здесь гораздо просторнее. Да и сзади страдать не придется – высокая крыша и приличная ширина позволят устроиться и втроем (но не сажайте слева гренадера – нога при выходе застрянет!). Больше всего это удивляет, если вспомнить, что кузов «Калины» на 290 мм короче, чем у конкурентки. Вот и второй повод для уважения: при столь скромных габаритах багажник у молодой соперницы удобный и весьма вместительный (всего на 27 л меньше, чем у «Самары»). Что же, первый раунд выигрывает более современная и безопасная «Калина». Впрочем, она могла добиться и большего перевеса.

ВТОРОЙ РАУНД

Неудивительно, что старт обеих машин сопровождается одинаковым звуком, ведь у них почти идентичные моторы. А вот характером соперницы различаются. «Самара» стартует уверенно, неплохо разгоняется – досаду вызывает лишь гул двигателя. Но приличная динамика с лихвой компенсирует этот недостаток. Не менее важна и четкая работа тормозов: усилие на педали дозировать легко, вдобавок даже на укатанном снегу машина замедляется уверенно, без рысканья и рывков. Радует четкая работа сцепления и коробки передач. Правда, орудовать рычагом нужно аккурат-

Sergei 79 for journal-plaza.net





Результат нескольких этапов эволюции – удобный и симпатичный щиток приборов.

Старое не значит плохое. И все же многих отпугнет некоторая архаичность салона «Самары».

Основной недостаток интерьера «Самары» – он словно собран с бору по сосенке.





но, с оглядкой – чтобы, включая первую, не зацепить собственное правое колено. Да и заднюю не удается воткнуть без контакта с ногой.

«Калина» срывается с места чуть быстрее и энергичнее. С первой и задней передачами проблем не возникает, а вот включать третью приходится этаким волнообразным движением – чуть вправо, затем вперед и немного влево. Да и тормоза чуть более жесткие: рабочий ход педали короче, а усилие больше. К счастью, на эффективность это не влияет. По-разному воспринимают дуэлянты дорожные неровности. Ухабы, которые «Самара» проглатывает без проблем, «Калина» проходит с несильным, но жестковатым толчком, который сопровождается неприятным гулким звуком. Зато «пятнадцатая» гораздо хуже держит сильные удары, так что крупные ямы на ней лучше объезжать.

В поворотах испытанная временем «Самара» демонстрирует спокойствие, покладистость и предсказуемость – достаточно вовремя прибавить газу, чтобы вытянуть ее из сложной ситуации. Баранка и без усилителя не заставляет накачивать мускулатуру рук и радует достаточной обратной связью.

«Калина» гораздо порывистее. Резкие маневры выводят ее из равновесия, порой доходит даже до опасных заносов. Отчасти это на совести слишком легкого руля – порой ловишь траекторию скорее на глаз, чем на ощупь.

ФИНАЛ

Как же рассудить непростой поединок? Устаревшая, но умудренная опытом «Самара» благодаря неплохому ездовому комфорту все еще способна противостоять молодой претендентке. Однако для полноценной конкуренции ей уже не хватает многого: ABS, подушек безопасности. «Калина», хотя и ведет себя на дороге менее предсказуемо, все же ближе к образцам

Sergei 79 for journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	LADA SAMARA 1,6	LADA KALINA 1,6
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4330/1650/1402	4040/1700/1500
база	2460	2470
колея спереди/сзади	1400/1370	1430/1410
Радиус поворота, м	5,2	
Объем багажника, л	427	400
Масса снаряженная/полная, кг	1000/1425	1080/1555
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,2	13,0
Максимальная скорость, км/ч	160	
Топливо/запас топлива, л	А95/43	А95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный	5,9/9,8/7,6	5,8/9,8/7,1
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	
Рабочий объем, см³	1596	
Степень сжатия	9,8	
Мощность, кВт/л.с.	59/81 при 5200 об/мин	
Крутящий момент, Н·м	120 при 2700 об/мин	
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,64/1,95/1,36/ 0,93/0,78/3,50	
Главная передача	3,71	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	175/70R13	

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



Какую из предложенных машин вы предпочли бы?

37% ***«Самару»*** *как более проверенную*

63% ***«Калину»*** *– она современнее*



ОПЫТ ЗР

▪ Могут ли возникнуть сложности с ремонтом «Самары» и «Калины»?

К счастью владельцев, обе машины можно починить в любом уголке России.

▪ Насколько дешева эксплуатация этих машин?

Седан «Калина», покинувший редакцию несколько месяцев назад, требовал 3,24 рубля на 1 км пробега. По «Самаре» свежей статистики у нас нет. Рискнем предположить, что стоимость ее эксплуатации будет чуть ниже.

▪ Есть ли характерные болезни?

«Самары» заслужили положительные отзывы благодаря отсутствию откровенно слабых мест (хотя всегда готовы подкинуть малоприятные сюрпризы). У «Калины» особенно опасным может стать отказ электроусилителя руля, но сейчас этот дефект вроде бы изжит.

Что нам понравилось:

▪ «Лада-Самара» с возрастом избавилась от многих недостатков «восьмерок» и «девяток». Расшатанный и гремучий салон, «табуреточная» подвеска остались в прошлом. А высокая ремонтопригодность в сочетании с неплохим комфортом понравятся большинству не слишком требовательных покупателей.

▪ «Лада-Калина» – дитя компьютерного проектирования: это чувствуется по плотной и логичной компоновке многих узлов и агрегатов, просторному салону и багажнику (кстати, с вариантами трансформации), удобной посадке и продуманной эргономике. Вспоминая первые «калины», признаем: качество нынешних машин улучшилось. При этом подорожали они, в отличие от конкурентов, всего на 10–15%.

Что нам не понравилось:

▪ С каждым годом «Самара» все дальше и дальше от современности. Неизжитые дефекты изготовления и сборки, недостатки эргономики, отсутствие востребованных опций – из-за этого модель медленно, но верно уходит в историю.

▪ Несмотря на старания завода поднять качество «калин», работать еще есть над чем, детских болезней предостаточно. В первую очередь – шум и вибрации. Невысоких оценок заслуживает и поведение на дороге, тем более что не забыты хорошие примеры из прошлого. Производителю стоит также обратить внимание на стоимость запчастей и обслуживания – доступный автомобиль должен быть таковым не только при покупке.

современного автомобилестроения. Есть ABS, доступны (в зависимости от комплектации) пара подушек, кондиционер. Да и эргономика салона может сыграть не последнюю роль при выборе авто. Впрочем, окончательное решение об исходе поединка принимает публика. Задача увлекательная, но и ответственная... **ЗР**

Автомобиль «Лада-Самара» предоставлен на тест ГК «Автоград».



Денис Арутюнян: «Выбор между «Самарой» и «Калиной» весьма непрост: одна морально устарела, но приятна и комфортна, вторая отпугивает детскими недугами. В конечном итоге главным аргументом станет, видимо, толщина кошелька».

Sergei 79 for journal-plaza.net

Активный и пассивный

Зачем легковому прицепу тормоза, если правила позволяют иногда обойтись без них? Ответ на практике искал Владимир Арбузов.



Будучи в здравом уме, никто не ездит на машине с неисправными тормозами. Почему же для прицепа с полной массой до 750 кг они необязательны? Ведь такой довесок, половина массы иной легковушки, явно удлинит тормозной путь! Дабы не мучить читателя теорией движения автопоезда, сравним в реальных испытаниях прицепы с тормозами и без них.

Для теста снарядили два прицепа «Трейлер» – модели 82940 и 82942Т. Внешне почти неотличимы, но один без тормозов, другой с накатным тормозом. Цены – 29 900 и 44 300 руб. соответственно. Разница в 14 400 руб., на первый взгляд, довольно веский аргумент в пользу прицепа без тормозов. Но не будем спешить с выводами.

Массу каждого подогнали балластом к 750 кг – таков максимум, разрешенный для прицепа без тормозов. Тягачом выступал автомобиль «Форд-Мондео» с мотором 1,6 л и ABS. Полную его массу в испытаниях поддерживали на уровне 1550 кг.

Первые заезды и измерения выполнили, придерживаясь буквы закона – методики по ГОСТ 51709-2001. На сухой асфальтобетонной дороге автопоезд разгоняли до 40 км/ч и экстренно тормозили до полной остановки. Напомним, что замедление согласно правилам должно быть не менее 5 м/с^2.

При замедлении с 90 км/ч на отметке, где прицеп с тормозами уже стоял, автопоезд с хвостом без тормозов еще двигался со скоростью 58,4 км/ч!

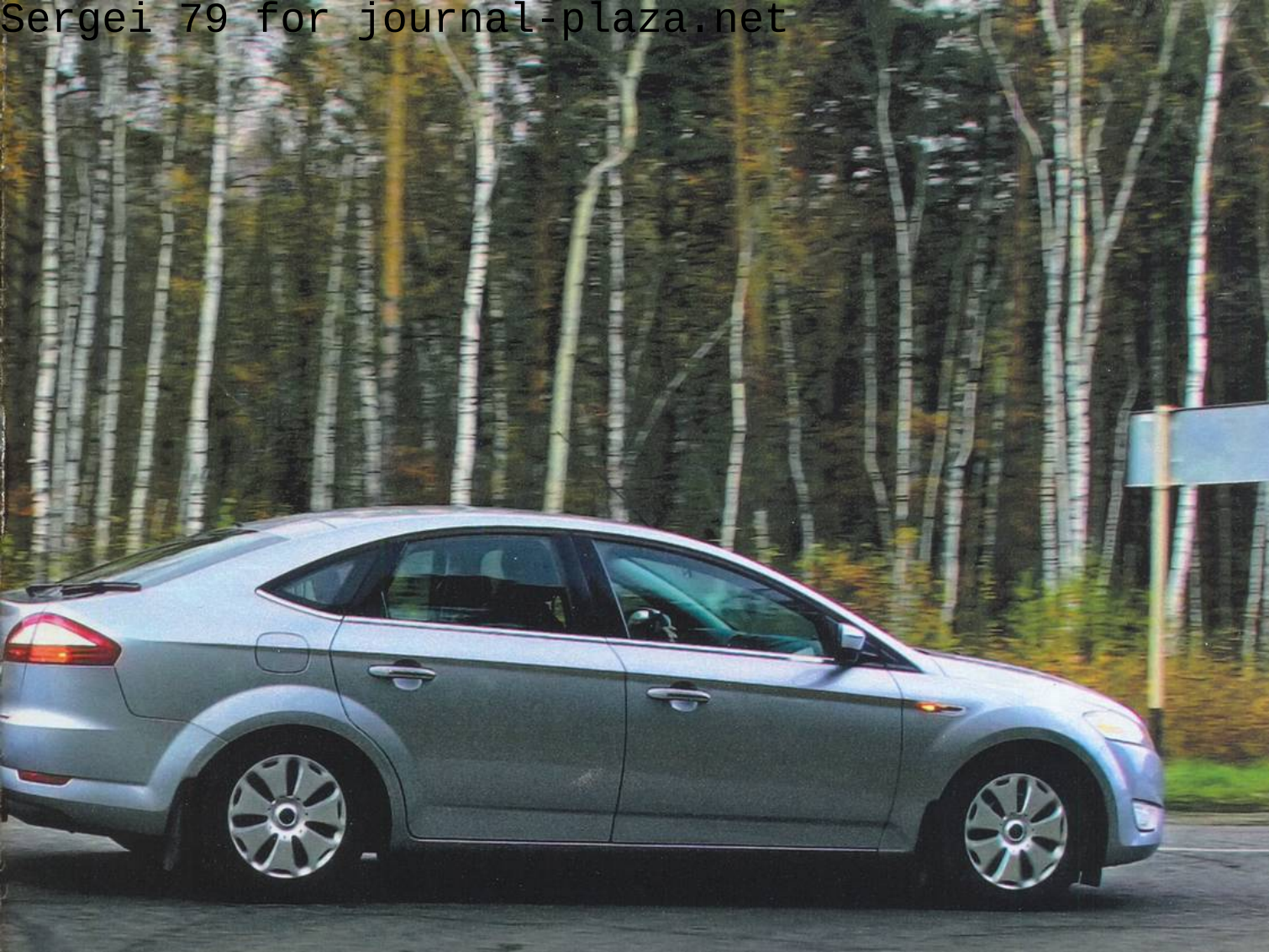
Истинная скорость оказалась даже не 40, а 38–39 км/ч. Ничего угрожающего в поведении прицепов мы не заметили: для остановки хватало пары секунд и 9–11 м пути. Оба прицепа не проявляли какой-либо неустойчивости. Но тормозили-то на прямой! А как они поведут себя в более сложных условиях, например в повороте?

Обозначив некое препятствие, объезжаем его, как при переставке, и на выходе из кривой тормозим до полной остановки. Пока тягач упирался колесами, тяжелый хвост без тормозов заносило в сторону. К счастью, за 1,9 с торможения автопоезд не успевал раскачаться. А вот прицеп с тормозами лишь в начале режима слегка шевельнулся в сторону – и тотчас стабилизировался. Со стороны видно: идет за автомобилем как нитка за иголкой и останавливается след в след!

Впрочем, со скоростью 40 км/ч россияне ездят лишь по вдребезги разбитой дороге. Правила разрешают разгоняться с прицепом до 70 км/ч на обычных дорогах и до 90 км/ч на автомагистралях! Что же, посмотрим, легко ли остановить автопоезд при таких скоростях. На эти случаи ГОСТ уже не распространяется.

Сначала установили верхний предел в 70 км/ч. Автопоезд с прицепом без тормозов ис-

Sergei 79 for journal-plaza.net



Прицеп с тормозами идет врастяжку, стабилизируя и себя, и тягач.

тинные 68 км/ч погасил на пути почти 33 м. Уже при скромном замедлении 5,4 м/с² прицеп так раскачивало, что водитель вынужден был, забыв про ABS, на миг отпускать педаль и корректировать траекторию. Ну а прицеп с тормозами выдал среднее замедление около 7,7 м/с², останавливаясь через 22–23 м. Итак, с прицепом без тормозов автопоезду для остановки потребовались лишние 10 м. Иными словами, когда «активный» уже остановился, «пассивный» шел со скоростью около 10,4 м/с, или 37,5 км/ч. Хорошо, что дорога была свободной!

А чего можно ожидать на автомагистрали с законным лимитом 90 км/ч? В этих заездах прицеп без тормозов немало «повеселил» водителя! Порой плясал так, что казалось, будто вот-вот утащит машину с дороги или обгонит ее. Водитель тормозил прерывисто, между нажимами на педаль усмиряя автопоезд. Положа руку на сердце, многие ли готовы так действовать? Итог рискованных опытов – не тормозной, а, скорее, общий остановочный путь 89 м!

С прицепом, снабженным тормозами, все гораздо проще: замедляется тягач, следом, с дымком горящей резины, – прицеп. Остановочный путь – около 50 м. Для справки: вариант с бестормозным прицепом на этой отметке еще мчался со скоростью 16,2 м/с, или 58,4 км/ч. В таких «крэш-тестах» редкий манекен «доживает до пенсии».

Каковы же выводы? С прицепом без тормозов остановочный путь значительно длиннее, чем у одиночного автомобиля, причем дополнительную опасность представляет раскачка всего автопоезда. Последняя в целом ряде случаев просто исключает возможность экстремального торможения! Прицеп, оснащенный тормозами, позволяет автопоезду замедляться более эффективно и без болтанки. Стоит ли на этом экономить, решать вам. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Скорость начала торможения, км/ч	Прицеп без тормозов		Прицеп с тормозами		Одиночный автомобиль	
	Среднее замедление, м/с²	Остановочный путь, м	Среднее замедление, м/с²	Остановочный путь, м	Среднее замедление, м/с²	Остановочный путь, м
40	5,3	11	6,4	9,1	–	–
70	5,4	33	7,7	23	7,8	22
90	3,36	89	5, 93	50,1	7,5	39,8

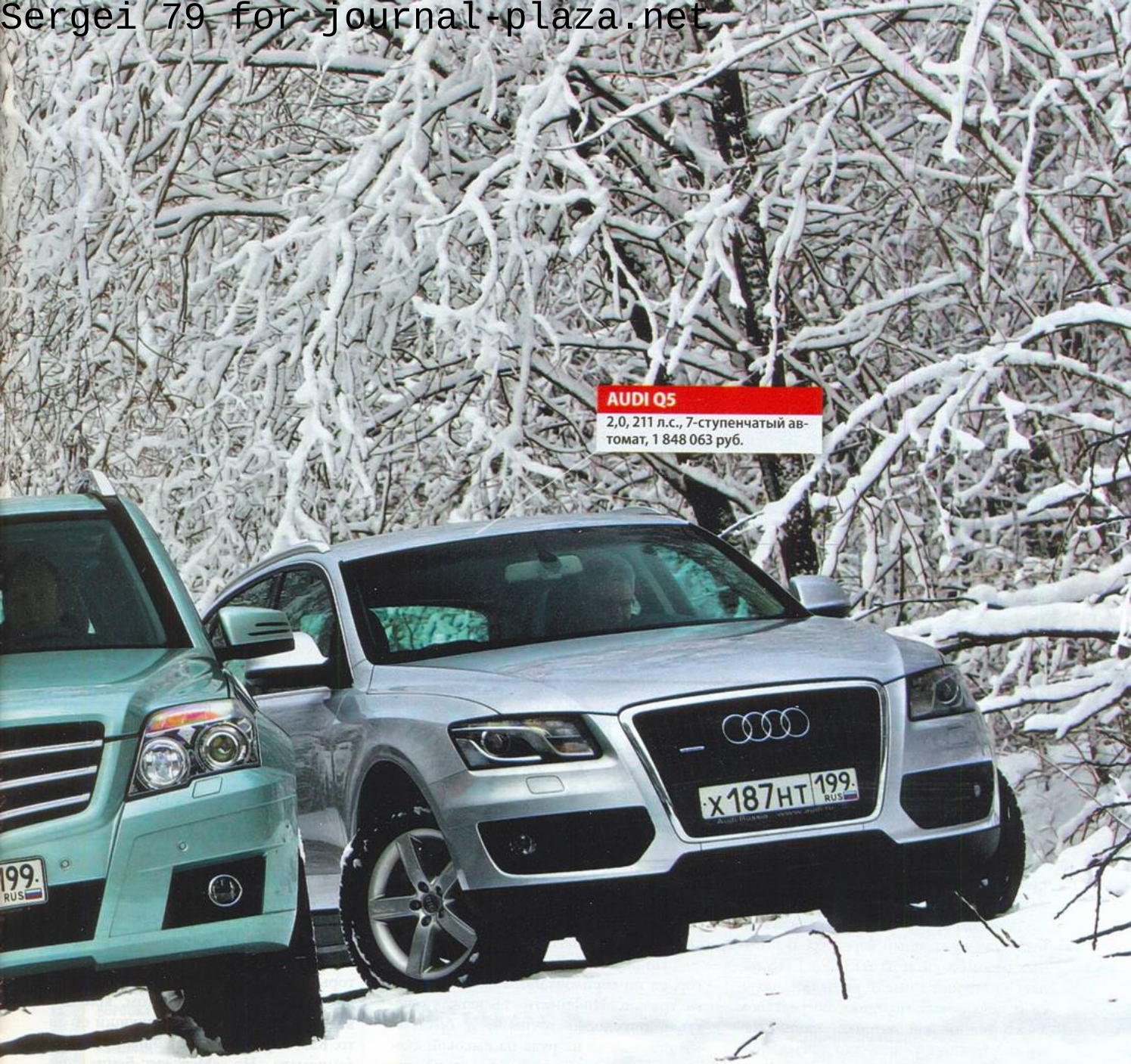
Sergei 79 for journal-plaza.net



Красис Гиппократа

Паркетных вседорожников с каждым годом все больше, а их характеры различаются все сильнее. На кого рассчитаны новинки «Ауди», «Мерседес-Бенц» и «Инфинити»? Психологический тест в премиум-классе провел, описал и снабдил интригующим заголовком Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Когда-то Гиппократ разделил всех людей на несколько групп по типу темперамента. За прошедшие две с половиной тысячи лет его теория стала лишь популярнее. И если проявить фантазию, ее вполне можно применить к автомобилю. Попробуем?

ХОЛЕРИК

Не так давно я уже сидел за рулем этой машины. Слева на горизонте возвышались небоскребы Лос-Анджелеса, а по правую руку пенился океан. Теперь за окном вместо океанских асфальтовые волны, а вместо пальм и солнца – снежные насыпи и хмурое небо. Удивительно, но российская действительность воспринимается из салона EX не менее естественно. Особенно если вы житель мегаполиса, для которого бешеный ритм жизни – единственно возможный. «Инфинити» торопится успеть все и вовлекает в свою игру. Даже профиль EX, кажется, вылизан не в угоду дизайну, а лишь ради уменьшения сопротивления набегающему воздушному потоку.

«Инфинити» позиционирует модель как почти купе, но с задатками «проходимца». Если довериться этой формуле, многие минусы машины отойдут на второй план. Тесноват задний диван? Скажите спасибо, что он вообще есть. Маленький багажник? Купе не может быть практичным, как универсал. Плотная подвеска, порой излишне ревностно повторяющая профиль дороги? Чрезмерное рвение автомата, переходящего на пониженные передачи «на всякий случай»? Но ведь вы сами хотели спорта, не так ли?!

Мотор серии VQ великолепен: на сухом асфальте EX побеждает в светофорной дуэли в 95% случаев. Приятная, напористая хрипотца двигателя, выводящего свои любимые 7500 об/мин, практически незаметные переключения пятиступенчатого автомата – для лета самое оно!

А вот зимой стоит чаще пользоваться кнопкой Snow, которая смягчит про-

Sergei 79 for journal-plaza.net



цесс троганья. Дело в том, что реакция на нажатие педали газа резкая, а машина демонстрирует отчетливо выраженный заднеприводный характер. В штатных режимах система ATTESA E-TS подает крутящий момент на задние колеса и подключает передние посредством электромагнитной муфты, лишь когда электроника решит, что время пришло. Причем нередко подключение происходит, когда уже начал развиваться занос. Конечно, в бой тут же вступает система стабилизации, однако перца в езду по скользкому покрытию уже насыпано изрядно. Предел, за которым электроника начинает выправлять ошибки пилота, отодвинут дальше, чем у конкурентов. Противобуксовочная система не стремится полностью задушить мотор, оставляя вам право разрешить спорную ситуацию. Вы же сами жаждали эмоций!

Их вызывают и необычные технические решения – от встроенной в подголовник водительского сиденья вешалки до видеосистемы парковки, позволяющей моделировать вид сверху. Так и хочется найти чудо-кнопку и изменить масштаб, как это делают киношники: нажал – и взлетел еще выше, двор и улица растворились в городе, а затем и он скрылся за облаками...

Но вернемся на землю и убежим из города по горизонтали. Испытание магистралью «Инфинити» выдержал с честью, порадовав точными и быстрыми реакциями на руль на высокой скорости и слегка расстроив довольно гулким эхом от качения шин. Спустя час мы вкатились по свежему снегу в дремлющий дачный поселок. На припорошенной колее EX немедленно напомнил, что скромный дорожный просвет ставит крест на экстремальных вылазках, а медленное движение – сущая мука.

ФЛЕГМАТИК

Каждый раз, садясь за руль «Мерседеса», испытываю чувство умиротворения, каким бы заводным он ни был в движении. Особенно если прокатиться по центру столицы. Когда мимо проплывают кремлевские звезды, невольно возникает чувство гордости, что на капоте моей (пусть и всего на несколько дней!) машины тоже звездочка. Статус классики объясняет ту непоколебимость, с которой фирма переносит не самые удачные с точки зрения эргономики решения из года в год. Подрулевой рычаг, на который возложено управление омывателями, дворниками и светом, критиковал, наверное, каждый пишущий об авто. Как, впрочем, и архаичный рычажок темпомата. Но «Мерседес-Бенц» нордически непреклонен: так было, есть и, скорее всего, будет всегда!

Но кое-что списать на традиции не удастся. Например, декоративные пороги, по отпечатку которых на брюках безошибочно определяешь владельца GLK. Или жесткое кожаное сиденье: ни комфорта, ни настоящей боковой поддержки. Наконец, наружные зеркала, которые стоило бы сделать покрупнее.

Зато какая отделка! Отменный пластик, настоящий алюминий дверных ручек и угловатой передней панели. Это идеально сочетается со стильно-рубленой внешностью. В отличие от «Инфинити», вокруг которого витает сладковато-гламурный аромат, «Мерсе-

Sergei 79 for journal-plaza.net





«Инфинити» называет EX «кроссовером с душой стремительного купе». Стоит ли удивляться, что у машины самый скромный дорожный просвет?

Приборы «Инфинити» особенно эффектны ночью.

Непривычно парковать машину, глядя на нее с высоты птичьего полета.

На льду стоит быть аккуратнее с акселератором, дабы не сорвать машину в занос.



Infiniti EX

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют модели состоялся осенью 2007 года в США, где машина доступна с задним или полным приводом. В России продажи полноприводной версии стартовали в конце 2008 года.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 3,5 л (302 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Premium, Elite, Elite+NAVI.

ЦЕНА:
1 640 900–1 745 100 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Отличная разгонная динамика, удобная система парковки, азартная управляемость.

Не самый просторный салон и скромный багажник, малый дорожный просвет, резкая реакция на акселератор.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Infiniti EX действительно похож на купе: провоцирует на спортивную езду, требуя пожертвовать практичностью и проходимостью.



Sergei 79 for journal-plaza.net





- «Мерседес-Бенц» верен себе: даже в заносе сохраняет степенность и чувство собственного достоинства.
- Вынесенные на дверь кнопки регулировки сиденья – весьма удачная находка. Типично мерседесовский подход.
- Дисплей бортового компьютера вписан в спидометр. И ненавязчив благодаря приятному оттенку подсветки.
- Широкий декоративный порог после таких заездов становится бедствием для аккуратистов.





Mercedes-Benz GLK

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Официальная премьера модели прошла на автосалоне в Пекине в 2008-м. GLK стал пятой моделью вседорожного типа в гамме «Мерседес-Бенц», ее выпуск налажен в Бремене (Германия).

ДВИГАТЕЛИ:
дизельный 3,0 л (224 л.с.), бензиновые 3,0 и 3,5 л (231 и 272 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
7-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА:
1 627 500–1 886 500 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Хорошая разгонная динамика, высокая плавность хода, удобное управление климатом и регулировками передних кресел, русифицированное меню.

Жесткое и лишенное поддержки водительское сиденье, порой медлительный автомат, маленький багажник.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,0** полная оценка по категориям в конце статьи

Mercedes-Benz GLK – для ценителей комфорта и быстрой, но степенной езды. Солиден во всем, от ездовых манер до уровня отделки.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Основная претензия к интерьеру EX возникает у людей крупной комплекции: колени водителя стеснены консолью и панелью двери, да и пассажир норовит занять подлокотник.

Ехать втроем на диване «Инфинити» практически невозможно. И даже двоим хочется попросить водителя и переднего пассажира потесниться.





Передние сиденья GLK показались наименее удачными – жесткие, с недостаточной боковой поддержкой.

Задний диван GLK немного просторнее, чем в «Инфинити», но посадке мешают узкий дверной проем и развитые колесные арки.





Интерьер Q5 – самый непритязательный с точки зрения стиля. Но именно он ближе всего к эталону по эргономике.

Лидер по части простора сзади – Q5. Сиденья второго ряда можно двигать вперед-назад.



дес» выглядит нарочито мужественно и едет так же.

На ходу GLK степенен, как и старшие GL и ML. Это касается в первую очередь высокой плавности хода на любых покрытиях. Секрет – в системе Agility Control, включающей рулевое управление с изменяемым передаточным числом и амортизаторы с переменными характеристиками. «Мерседес» проявляет легкую склонность к раскачке, но она не усиливается с ростом скорости и не становится утомительной. Аналогичная ситуация и с кренами: больше, чем у «Инфинити», зато позволяют лучше чувствовать грань, за которой машина начнет скользить – ровно, всеми четырьмя колесами. Система стабилизации работает бескомпромиссно: даже если держать педаль газа в полу, обороты стремительно падают вплоть до практически полного прекращения скольжения.

Проходимость? В сравнении с «Инфинити» она неплохая, хотя в тестовой машине нет опционного внедорожного пакета (кнопка G на панели изменяет алгоритм работы ESP и коробки передач). Но иллюзии строить не стоит: хотя дорожный просвет по нашим замерам на 45 мм больше, чем у «Инфинити», «Мерседес» в первую очередь асфальтовая машина с длинными свесами, способная преодолеть брод не глубже 300 мм.

Немаловажное отличие от практически заднеприводной в обычных условиях «Инфинити»: в немецкой машине трансмиссия делит момент между передней и задней осями в соотношении 45:55, что придает управляемости нейтральный, уравновешенный характер. Усиливает это впечатление работа коробки передач 7G-Tronic. Чтобы добраться до кик-дауна, нужно преодолеть сопротивление тутой педали газа и выждать долю секунды, прежде чем мотор грозно рыкнет (на октаву ниже, чем двигатель «Инфинити») и рванет машину своими 272 силами. Удивительно, но даже в спортивном режиме S не возникает чувства суетливости – трансмиссия подает ньютон-метры плавно, уважительно по отношению к хозяину.

САНГВИНИК

Поначалу я испытывал легкие угрызения совести: тестовый «Ауди-Q5» казался заведомо слабее соперников: четыре цилиндра против шести и почти на треть меньшая мощность... Но, заглянув в паспортные данные, обнаружил лишь полусекундный проигрыш в разгоне до 100 км/ч. Пожалуй, так даже интереснее! Да и зима уравнивает конкурентов.

Новая «четверка» TFSI оснащена турбонаддувом и системой Audi Valve Lift (AVL), варьирующей ход выпускных клапанов. Благодаря этому давление на входе в турбину тоже изменяется.

Sergei 79 for journal-plaza.net





- На скоростных прямых «Ауди» порадовал надежным и спокойным поведением.
- Комбинация приборов знакома по «Ауди-А4».
- Роботизированная коробка перебирает передачи абсолютно незаметно и почти всегда угадывает желания водителя.
- Дизайнеры всех трех машин пошли по одному пути. «Ауди-Q5» – уменьшенная копия Q7.



Audi Q5

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Впервые показан публике в ушедшем году в Пекине. Q5 выпускают только в полноприводной версии на головном заводе фирмы в Ингольштадте (Германия). Победитель Гран-при «За рулем» 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый 2,0 л (211 л.с.), дизельные 2,0 и 3,0 (170 и 240 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая (для дизеля 2,0), 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА:
1 635 000–1 998 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Выверенная эргономика, просторный багажник и задний диван, надежная управляемость, низкий уровень шума.

Посредственные возможности на бездорожье, недостаточная информативность рулевого управления в «горных» условиях.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,3** полная оценка по категориям в конце статьи

Audi Q5 – воплощение практичности при почти полном отсутствии недостатков и... проявлений индивидуальности в ездовых дисциплинах.



Sergei 79 for journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	INFINITI EX35	MERCEDES-BENZ GLK	AUDI Q5
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4635/1800/1600	4528/1840/1689	4629/1880/1653
база	2800	2755	2807
колея спереди/сзади	1540/1545	1567/1588	1617/1613
Объем багажника, л	309	450	540
Радиус поворота, м	5,3	5,8	5,8
Масса снаряжен./полная, кг	1932/2283	1830/2480	1740/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	6,7	7,2
Максим. скорость, км/ч	231	230	222
Топливо/запас топлива, л	А95/80	А95/66	А95/75
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	10,2/15,9/12,3	н.д./н.д./10,4	7,3/10,4/8,5
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/ число клапанов	V6/24	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см³	3498	3498	1984
Степень сжатия	н.д.	10,7	9,6
Мощность, кВт/ л.с.	222/302 при 6800 об/мин	200/272 при 6000 об/мин	155/211 при 4300–6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	341 при 4800 об/мин	350 при 2400–5000 об/мин	350 при 1500–4200 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А5	А7	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,84/2,35/1,53/1,00/ 0,84/–/–/2,76	4,38/2,86/1,92/1,37/ 1,00/0,82/0,73/3,42	3,69/2,24/1,56/1,18/ 0,92/0,75/0,62/2,95
Главная передача	н.д.	3,67	4,66
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	многорычажная	типа «Мак-Ферсон»	многорычажная
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые		дисковые вентилируемые/ дисковые
Размер шин	225/55R18	255/45R19	235/65R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1875	1885	1873
Нагрузка на ось переднюю/ заднюю, кг (%)	1006 (54)/ 869 (46)	990 (53)/ 895 (47)	998 (53)/ 875 (47)
Дорожный просвет, мм	140	185	195

Эффект? Достаточно заглянуть в таблицу характеристик! Максимальная мощность – в диапазоне 4300–6000 об/мин, крутящий момент – 350 Н·м (не хуже, чем у 3,5-литровых «шестерок» «Мерседеса» и «Инфинити»!), достижимый между 1400 и 4200 об/мин! Выходит, угрызения совести излишни...

На асфальте цифры полностью подтвердились: Q5 действительно почти не уступает конкурентам в разгоне, а по вкусности управления тягой превосходит обоих! Отличный мотор дополняет новая коробка S-Tronic, развивающая тему трансмиссий с двумя сцеплениями DSG. Создана она в расчете на продольное расположение двигателя (читай: под полный привод) и способна передавать больший крутящий момент. Поскольку S-Tronic всегда держит наготове повышающую передачу, переключение скоростей происходит феноменально быстро, без намека на рывки. Единственная ситуация, в которой коробка чуть «притормаживает», – переход от неспешной езды к резкому ускорению. Трансмиссия технически не способна перепрыгивать разом на несколько ступеней ниже по четной или нечетной шкале. В остальном – идеал!

Испытание на проходимость «Ауди» неожиданно проиграл «Мерседесу», несмотря на больший дорожный просвет. И повинна в этом трансмиссия, так порадовавшая в городе. S-Tronic оказался склонен к перегреву, так что эксперименты пришлось свернуть. От греха подальше.

Полный привод «Ауди» – с самоблокирующимся дифференциалом «Торсен» и распределением крутящего момента в пользу задней оси (40:60). На асфальте Q5 ведет себя не столь агрессивно, как EX, но и не абсолютно канонически, подобно GLK. Он дружелюбен и позитивен. Электронные помощники действуют менее радикально, а заднеприводные нотки вы-



EX, в отличие от конкурентов, не имеет электропривода задней двери.



Пятая дверь GLK открывается и закрывается автоматически – управление с брелока или водительской двери.

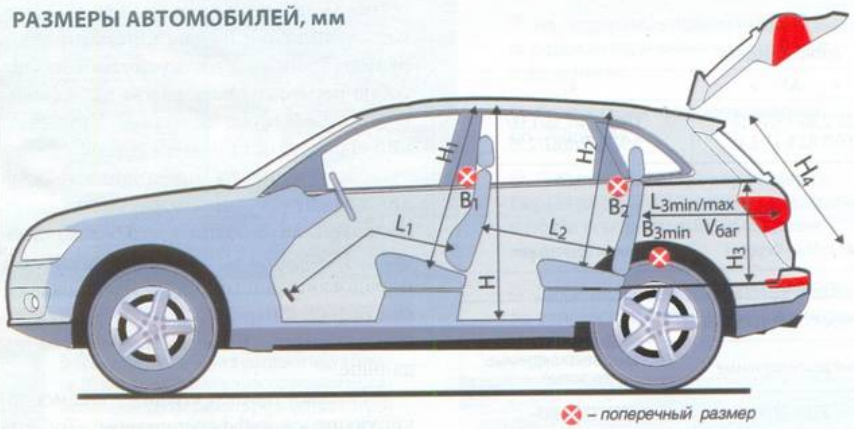


«Ауди» – обладатель багажника, превосходящего конкурентов своим объемом более чем на 100 литров.

Sergei 79 for journal-plaza.net



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
INFINITI EX35	925–1135	600–850	1180	965	950	1380	1365	815/1495	1010	370	830	284
MERCEDES-BENZ GLK	945–1150	535–790	1235	1055	1010	1395	1390	870/1490	955	430	835	272
AUDI Q5	955–1175	475–570–825	1235	1035	985	1460	1425	945/1045/1595	1050	490	890	388

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
INFINITI EX35	8	8	8	7	7	8	9	8	9	8	8	8	7	8	9	8,0
MERCEDES-BENZ GLK	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	9	9	8	8	9	8,0
AUDI Q5	9	8	8	8	9	9	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8,3

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ражены сильнее. Но сказать, что Q5 надежнее «Мерседеса» или азартнее «Инфинити» в быстром повороте, – значит погрешить против истины. По крайней мере применительно к тем комплектациям, что побывали в наших руках. Ведь «Мерседес» можно дооборудовать не только внедорожным, но и спортивным пакетом. «Ауди», в свою очередь, – многогранным управлением шасси Drive Select. Но это была бы уже другая история.

* * *

Так что такое красис? В переводе с греческого – смешивание. По мнению Гиппократа, сочетание различных «жизненных соков» и определяет темперамент. Себя изменить мы не в силах, а создать машину с нужной линией поведения – вполне. И покупатель обязательно клюнет на то, что ближе его характеру, – на чрезмерную импульсивность, каменное спокойствие или взвешенную активность. **ЗР**



Михаил Гзовский: «Создатели «Ауди-Q5» предпочли универсальность ярко выраженной спортивности и харизматичной внешности. И не прогадали. Это доказывают результаты теста и, конечно же, голоса читателей, благодаря которым Q5 завоевал гран-при «За рулем». Кстати, опередив также номинированные EX и GLK.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Автомобиль, собака и клякса

О том, во что может вылиться один день езды по московским улицам, рассказывает предприниматель из Тарусы Иван Бескоровайный.

Сначала – придуманный мною анекдот. Возможно, не очень смешной, зато по делу!

– Ватсон! Неужели вы не смогли найти во всей Москве лучшего места для парковки?

– Но, черт возьми, Холмс! Как вы узнали, что я ездил на машине в Москву?

– Элементарно, друг мой: взгляните на свои брюки! Сначала вы с большим трудом припарковали свое авто, затем вытерли штанами пороги, пытаясь из него вылезти. А подобные несмываемые пятна на одежде способны порождать только московские реагенты!

Химию ненавижу со школы и несильно в ней понимаю. Помню только, что она широко простирает руки свои в дела человеческие. Что верно, то верно: ведь та вязкая гадость, которая опять затягивает мое ветровое стекло и превращает московский асфальт в грязный каток, и есть химия. А как она называется – то ли хлористый кальций, то ли натрий, то ли смесь того и другого, – не моего ума дело. Но что-то подсказывает, что московские «химики» учились в школе ничуть не лучше меня.

Ну так вот. Добрался я до места назначения, приткнул свою «десятку» и начал вылезать наружу. А надо сказать, что в столицу я прибыл вовсе не в тулупе и не в валенках, а очень даже при параде, благо разговор предстоял серьезный и многообещающий. Приоткрыл кое-как дверь, выбрался на волю: фу-у-у! Вся машина, извините, в дерьме – другого слова не подберу: за ручку взяться невозможно. А мне еще из багажника надо вещи забрать. Протискиваюсь бочком вдоль борта, нога скользит внутрь, пытаюсь устоять, нецензурно ругаюсь – помогает. Не упал, а лишь скользнул ногой вдоль порога, но... Смотрю на свои новенькие брюки и опять применяю ту же лексику – уже в полный голос!

Огромное грязное пятно чуть ниже коленки... Конечно, я родился в России, а потому в моем багажнике найдется все, включая одежную щетку. Но проклятое пятно свежее и мокрое. Хватаю какие-то тряпки, выискиваю в сугробе пласт относительно чистого снега, беспомощно хлопочу, а в итоге понимаю, что на встречу пойду грязный. Кому какое дело, что измазался я не в своем хлеву, а здесь, в столице?



Sergei 79 for journal-plaza.net

Прекрасно понимаю, что штаны, испачканные отдельно взятым представителем глубинки, не могут соперничать по значимости с такими проблемами, как рост цены бивалютной корзины или, скажем, отказ Аршавина играть за «Зенит». Скажу больше – прекрасно знаком с фразой «Понаехали тут!» И мне даже стыдно за то, что в тот день я «понаехал» в столицу. Но, видите ли, это мои штаны! И машина тоже моя. И деньги, которые придется выложить за мойку авто и химчистку штанов, тоже мои.

Короче, так я пришел к выводу, что проблемы, связанные с чистотой московских улиц, тоже мои. И все же интересно: какой добрый человек загадил столицу этой дрянью? Может, он ошибся с пропорциями? Или ему в детстве не объяснили, что если ты где-то напачкал, то нужно оперативно привести все в порядок? Стыдливо бреду по тротуару, пытаясь заслонить грязные штаны портфелем: мне кажется, что все на меня смотрят. И думаю уже не столько о предстоящей встрече, ради которой покинул родной город, сколько о банальной чистке штанов.

К счастью, переговоры прошли удачно. Более того, над моими переживаниями, которые я не смогтаки скрыть, все дружно посмеялись, после чего созвали целый консилиум. Пятно, правда, так и не отчистили, но настроение подняли. И постарались успокоить: мол, приедешь домой, засунешь в стиральную машину, а там, может, и повезет. И вообще, мужик, нам бы твои проблемы! Ты приехал и уехал, а мы в этом дерьме сидим по пять месяцев в году! И ничего, как видишь, привыкли ко всему. И к тому, что тормозной путь на обработанном асфальте увеличивается, и к пятнам на одежде, и к аллергии, появляющейся именно с приходом зимы. А вот кого действительно жалко, так это собачек: оказывается, хлористый кальций, или как там его, становится причиной химических ожогов на лапах. На собачьем месте я бы кого-то точно облаял! А может, и укусил.

Чегой-то я слишком уж распереживался из-за каких-то штанов! Через пару часов буду дома и переложу заботы о состоянии своей одежды на жену, она что-нибудь придумает. Но вот одного решительно не могу понять: зачем заливать столицу страны жижей, от которой стонут поголовно все? Даже пресловутая техническая соль при всех ее недостатках, по крайней мере, не делала дорогу мокрой в мороз да и тормозить, насколько я помню, позволяла лучше.

Или кто-то там, наверху, прикупил себе сеть автосервисов и решил организовать «день жестянщика» длиной в зиму? **ЗР**

От редакции. *Мы повторили эксперимент с грязными штанами и подтверждаем: голыми руками такое пятно не взять. В специализированной лаборатории, куда мы обратились за консультацией, посоветовали дождаться, пока грязь засохнет, затем интенсивно почистить пятно одежной щеткой. А если не поможет, прибегнуть к помощи все той же стиральной машины. Будем рады, если кто-то из читателей предложит более эффективный способ борьбы с подобными загрязнениями.*

На правах рекламы



НАЙДИ КОД В ПАЧКЕ WINSTON**.
ОДИН КОД – И ТЫ В ИГРЕ!

ПРИЗОВОЙ ФОНД:

10 НЕЗАБЫВАЕМЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ НА ЯХТЕ НА ДВОИХ



Регистрируй коды:
www.winston.ru
wap.winston.ru
SMS 2665

1 000 СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРИЗОВ
ДЛЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫХ РОЗЫГРЫШЕЙ



Точка доступа Wi-Fi



Зеркальная фотокамера



Мини-ноутбук

Регистрируй коды:
www.winston.ru
wap.winston.ru
SMS 2665

100 000 БОНУСОВ
НА МОБИЛЬНЫЙ КАЖДОМУ 50-МУ УЧАСТНИКУ



Регистрируй коды:
SMS 2665

100 000 ДИЗАЙНЕРСКИХ ПОДАРКОВ ПЕРВЫМ УЧАСТНИКАМ



Регистрируй коды:
www.winston.ru
wap.winston.ru

Дизайн разработан в студии Артемия Лебедева в 2009 году.

Акция проводится: с 02.03.09 по 31.12.09. Регистрация кодов: с 02.03.09 по 31.05.09. Информация о правилах проведения акции, Организаторе, количестве призов, сроках, месте, порядке их получения – www.winston.ru, в журнале «7 дней» № 13 от 19.03.09 и по тел. 8-800-200-1954.
* Свободное плавание с Winston
** В акции принимают участие пачки Winston с названием акции на отрывной ленте.

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Sergei 79 for journal-plaza.net

О пошлинах, стукачестве и правом руле

Ответы редакции ЗР на вопросы читательских конференций в прямом эфире от 14.01.2009 и 04.02.2009.

Получен 14.01.09 11:01
Автор: Александр

Поделитесь мнением касательно повышения пошлин на иномарки в защиту отечественного производителя. Пожалуйста, выскажите свою точку зрения искренне – писать о сохранении сотен тысяч рабочих мест не надо!

Вы, конечно, ждете вполне определенного ответа: мол, я – против! И я действительно против, но вовсе не для того, чтобы поддакнуть читателю. Скажу больше: я против государственной поддержки автопрома! Недавно опубликованное интервью руководителя «Порше» несет ту же мысль: автопром должен выживать сам! Мы, потребители, и так постоянно его кормим – приобретая машины, выплачивая налоги и т. п. А итог – вот он: хуже наших машин в мире просто нет. На что рассчитывали власти, повышая пошлины, – кому конкретно должно стать лучше? И когда? А станет хуже: мы недополучим денег из-за снижения товарооборота! При этом, кстати говоря, у нас так и не появится нормальное производство компонентов, о необходимости которого я говорю при каждом удобном случае. В общем, я – против! В первую очередь, потому, что мне никто внятно не объяснил, с какой целью это сделано и что будет дальше!

Петр МЕНЬШИХ, главный редактор

Получен 04.02.09 11:45
Автор: Юрий

Прошла информация, что со следующего года у ГАИ отберут функции техосмотра и передадут их лицензированным сервисам. Каковы будут расценки, кто, где и в какой организации должен устранять выявленные дефекты? И кстати, сколько времени сотрудники МРЭО должны оформлять документы? Стоило бы провести рейды в разных подразделениях.

Технический осмотр без ГИБДД (функции проверки на угон и полицейско-надзорная у нее все-таки останутся) ожидает нас только с 2010 года. Пока действует прежний порядок. А рейд по регистрационным подразделениям с секундомером уже запланирован.

Сергей СМИРНОВ, заведующий юридическим отделом

Получен 14.01.09 13:43
Автор: Игорь

Планирует ли журнал осветить какие-либо попытки российских чиновников пересесть на «сайберы»? Думаю, такая инициатива помогла бы и в деле поддержки завода, и в прояснении некоторого тумана, скрывающего подробности годности этой модели для нашей страны...

Судить о пригодности «Сайбера» для России мы рассчитываем прежде всего по опыту эксплуатации редакционной машины. Проследить реакцию чиновников, конечно, любопытно, однако вряд ли они пересядут в «Сайбер» в массовом порядке. Ведь с таким же успехом поддержкой российского производителя можно считать приобретение «Хёндай-Соната», собранного на ТагАЗе, или калужского «Пассата» – их уже десятки у подъездов Госдумы...

Владимир АРКУША, шеф по тексту

Получен 04.02.09 16:04
Автор: Иван

Давно хотел вам написать по поводу правого руля. Очень жаль, что вы его не замечали: за Байкалом вообще только на таких машинах и ездят. Можно ли вообще рассчитывать на то, что появится отдельная рубрика о «пруле»? Или же у вас «госзаказ»?

Журнал довольно лаконично пишет и о «жигулях», хотя в масштабах страны их гораздо больше, чем «праворуких». И о гусеничных вездеходах, единственном надежном транспорте за Полярным кругом. Почему же мы, живя в стране с правосторонним движением, должны уделять пристальное внимание «неправильным» автомобилям? Пусть японский секонд-хэнд зачастую лучше новых ВАЗов, но его место – на левосторонних дорогах. Мое мнение: «правый руль» в России просто опасен, а пользуемся мы им исключительно по бедности.

Андрей СИДОРОВ, заведующий отделом эксплуатации

Получен 04.02.09 17:34
Автор: Дима Ярославский

Количество пьяни за рулем поражает воображение. Каждую поездку я встречаю машины без номеров. Недавно в прессе проскочила статья о том, что москвичи неохотно «сдают» нарушителей ГИБДД, боятся фотографировать да и просто связываться. А что, если ввести систему материального поощрения за «стукачество»? Скажем, 10–20% от штрафа нарушителя перечислять тому, кто прислал фото или видеосъемку нарушения. Количество выписанных штрафов увеличится в разы, бюджет доволен, пенсионер, который щелкнул придурка на газоне, – тоже.

Журнал не раз говорил о том, что простое увеличение штрафов не принесет желаемого эффекта или принесет лишь отчасти. Если инспектор увидел правонарушение, его дело – пресечь. Что до «стукачества», то у нас оно не приживется, по крайней мере, в обозримом будущем. Страна наша имеет весьма сложное прошлое в этом плане. Согласен, где-то такой подход не вызывает негативных эмоций, но только не у нас.

Максим ПРИХОДЬКО, редактор отдела автомобильной жизни

В рамках «Первой среды», проведенной в январе и феврале, читатели получили ответы на 190 и 170 вопросов соответственно. С начала 2009 года сайт www.zr.ru посетило 719 883 человека.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Что может быть круче свадебного лимузина? Может ли вазовский руль крутиться сам? Как автозавод реагирует на критику? Всех, кому интересны эти и другие темы, приглашаем в мартовский почтамт ЗР.

На зависть «хаммерам» и «линкольнам»

Была приятно удивлена, увидев свой свадебный троллейбус на страницах вашего журнала (ЗР, 2008, № 9). Огромное спасибо за публикацию. Вы даже не представляете, как классно было отмечать свадьбу на троллейбусе! Люди останавливаются, фотографируют, даже из свадебных лимузинов выбегали! И все спрашивали, как и где можно заказать троллейбус.

На самом деле все очень просто. Я работаю в троллейбусном парке и с самого детства мечтала именно о такой свадьбе. Поэтому решила взять троллейбус напрокат. Сама придумала оформление, сама же и разукрасила, получилось очень здорово. Теперь все мои друзья и родственники рассказывают своим знакомым, как отлично они покатались на свадебном «лимузине». Специально для ЗР отправляю фото из моей «кареты».

Наталья, Минск



Руль, который гулял сам по себе

Жареный факт! Электроусилитель руля (ЭУР) – это не электромотор, который может взять и повернуться по ошибке. Шаговый двигатель при всех ошибках способен совершить только одно небольшое, на доли градуса, движение. Для следующего шага все системы должны отработать сложный алгоритм смены фаз напряжения на статоре с обратными связями. Хотя, с другой стороны, понятно, что вы всего лишь винтик огромного молоха на службе олигархов. Как только начнете писать правду, на ваше место найдут других. **Автол**



У друга так и было: купил тачку, у нее заглючил ЭУР. Именно не просто отключился, а начал тянуть в сторону. Ближайший сервис – в Сургуте. Позвонил, а ему сказали: ну ты же можешь удерживать руль против ЭУРа, так и езди пока... Как вариант предложили вытащить предохранитель. Вот он и ездил два месяца с отключенным ЭУРом, пока в Сургут не привезли все необходимое для замены. **Лишний_пук**

Электроусилитель на ВАЗах – это русская рулетка!

Мой кореш купил «Калину» из первых партий. ЭУР иногда отказывает, чем-то напоминая рулетку. Сами думаем, почему так. **Georgich**

Упомянутого в статье жителя Подмосковья Сергея Замаскина в базе ГИБДД нет! И как понимать пассаж, что, мол, после удара прохожие сорвали клеммы с аккумулятора, потому что руль продолжал поворачиваться! То есть оттолкнули автомобиль от дерева, отковыряли капот, сорвали клеммы, присобачили капот назад и приткнули автомобиль назад к дереву? **Вадим**

У знакомого тоже заклинило руль на «Калине», и он перевернулся – к счастью, остался жив. У другого, кстати, с очень спокойной манерой езды, ШРУС распался на 15-й тысяче. Одним словом, дрова. А приморцы ВАЗы покупать не будут: кто попробовал хорошее, тот к плохому не вернется. **Ильдар**

Ознакомиться с ходом дискуссии принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/57712

Sergei 79 for journal-plaza.net

Передачи станут лучше!

В материале «Передачи из Таганрога» (ЗР, 2009, № 1) мы опубликовали коллективное письмо владельцев «Тагер Т-2», недовольных низким качеством автомобилей и обслуживания. Официальная реакция последовала быстро. Ответ руководства завода приводим ниже.

Уважаемая редакция журнала «За рулем»!

Благодаря письмам читателей ЗР и наших клиентов – покупателей внедорожников «Тагер» нам удалось выявить брак в коробках передач, поставляемых из Кореи. Отныне мы еще больше ужесточим контроль качества комплектующих для сборки автомобилей и сделаем все, чтобы своевременно устранять возможные неисправности и предоставлять своим клиентам качественное сервисное обслуживание.

Авторам письма, столкнувшимся с проблемами в работе КП, эти агрегаты будут заменены по гарантии в кратчайшие сроки. Мы проведем полную диагностику автомобилей и устраним все имеющиеся неисправности.

Мы высоко ценим ваше внимание к проблемам и потребностям наших клиентов и выражаем вам благодарность за своевременное уведомление завода о сложившейся ситуации. Наш основной приоритет – забота о покупателе, поэтому мы стараемся немедленно реагировать на подобную информацию и принимать все меры для устранения проблем.

С уважением, Е.Е. Фандеев, вице-президент ООО «ТагАЗ»

От редакции. *Приятно, что завод продемонстрировал деловое отношение к выступлению СМИ. Надеемся, владельцы упомянутых автомобилей также останутся довольны.*

С машиной, но без бумажки



Год назад я закончил работу над проектом самодельного автомобиля. После испытаний обратился в НАМИ, где в конечном итоге получил положительное заключение. Но для ГИБДД этого оказалось мало! Как можно поставить на учет автомобиль самостоятельного изготовления, если даже такого документа недостаточно?

Сергей Румянцев, Тула



Лёхин сервис

Наверное, хозяина зовут Лёха!

Виталий, Омск

Устами младенца

Эту фотографию мы с папой и мамой сделали, когда ездили в Псков.

Марк Сяткин, 9 лет



Майор за бугром

Снимок сделан между Волгоградом и Саратовом. Оказывается, был приказ МВД на тот случай, когда знаки и разметка противоречат друг другу. Но за горкой всегда стоят сотрудники ДПС (в чине до майора), которые всего за 5000 рублей поясняют, как правильно проезжать данный участок дороги.

Александр

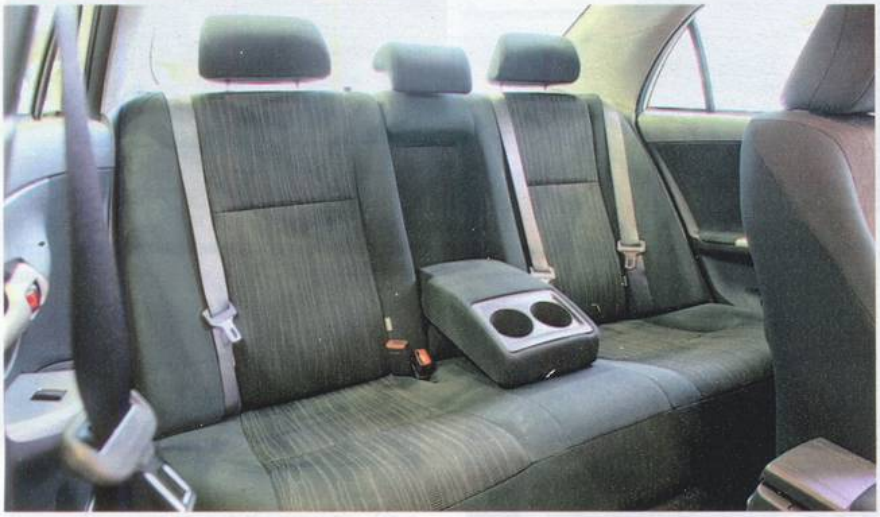


P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны – многие вопросы решаются оперативно! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Почтамтом марта заведовал Михаил КОЛОДОЧКИН

Sergei 79 for journal-plaza.net

Пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP – один из лучших результатов в классе.



Как показывает расчет, «Королла» (индекс ЗР – 19) в эксплуатации выгоднее «Шевроле-Лацетти» (индекс ЗР – 16), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).

Также можно забронировать приглянувшуюся машину, заключив предварительное соглашение (в нем фиксируются стоимость и комплектация) и внеся задаток – не более 25 000 рублей. Но в случае отказа от покупки деньги не вернут. Если же сорвется покупка в кредит, то вернут все до копейки.

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

«Короллы» популярны не только у честных покупателей. Поэтому, несмотря на наличие штатного иммобилайзера, дилеры рекомендуют обзавестись дополнительными противоугонными средствами, а некоторые – дооборудовать автомобиль специально разработанным комплексом «Эсконт-Корнер» за 20 000 рублей.

За полис каско тоже придется переплатить, ведь поправочные коэффициенты никто не отменял. В среднем страховка обойдется примерно в 10% стоимости автомобиля, но этот расход можно снизить до 6%, установив как механические, так и электронные противоугонки.

Пренебрегать страховкой не стоит еще и потому, что производители не предусмотрели боковых молдингов на кузове – при городской эксплуатации шрамы на лакокрасочном покрытии ждать себя не заставят.

Реализовать автомобиль на вторичном рынке особого труда не составит: показатели ликвидности – одни из самых лучших. Причем с учетом темпов инфляции нередко удается продать двух-трехлетний автомобиль дороже его первоначальной стоимости. Такая вот занимательная арифметика.

Подводя итоги, напомним, что «Тойота-Королла» нынешнего поколения победила в Гран-при «За рулем»-2007, жюри которого составляет многотысячная армия автолюбителей. А их доверие дорогого стоит. Да и в сравнительных тестах она неоднократно выходила в лидеры среди одноклассников (ЗР, 2007, № 6; 2008, № 1). ЗР

Редакция благодарит «Тойота Центр Коломенское» за помощь в подготовке материала.

ИНДЕКС ЗР

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации автомобиля за первые 30 000 км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранной нами «Тойоты-Королла» расходы на эксплуатацию за первые 30 000 км составляют 21% ее цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 19.



*В процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации.



Емкость багажного отделения – 450 л, но часть объема съедают петли крышки.

На заднем диване вольготно разместятся лишь двое взрослых – и то только небаскетбольного роста. Зато здесь появился центральный подлокотник.

Toyota Corolla 1,6 с МКП

НАШ ВЫБОР

С двигателем 1,6 л и механической коробкой в комплектации «Комфорт».
Цена – 720 348 рублей.

Индекс ЗР – 19.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый Р4, 91 кВт/124 л.с. при 6000 об/мин; 157 Н·м при 5200 об/мин

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2600 мм; габариты (длина х ширина х высота) – 4540х1760х1470 мм; объем багажника – 450 л; снаряженная масса – 1300 кг; дорожный просвет – 150 мм; размер шин – 205/55R16

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
195 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,4 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,9 л/100 км.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Братья снежного человека

Чешский концерн «Шкода», несмотря на кризис, методично завоевывает рынок. Речь, понятно, о российском – в Европе бренд давно уже чувствует себя уверенно. В 2008-м продажи в нашей стране выросли на 84%! Факторы успеха рассматривает Александр Добин.

ПЯТЬ ДВЕРЕЙ ОДНОГО СЕДАНА

Как его только не называли – и чешским прорывом, и пятидверным седаном. «Шкода», поразив воображение публики на Московском автосалоне бизнес-каром «Суперб», нынешней весной довезет его до России в полноприводном варианте с бензиновым мотором V6 3,6 л. Это самая мощная, а потому самая дорогая версия седана, который в Чехии удостоился звания «Автомобиль года». Машина призвана составить конкуренцию «Тойоте-Кэмри», «Ниссану-Теана», «Хёндай-Дженезис» и даже «Ягуару-XF». За четыре месяца с момента начала продаж в Европе реализовали 130 000 «супербов». Хотя скептики и называют новинку гибридом «Фаэтона» и «Пассата CC», но, во-первых, это скорее комплимент, а во-вторых, таким количеством опций и электроники в базе (79 позиций) редкая модель может похвастаться. А уж функция TwinDoor (многофункциональная пятая дверь с возможностью открывания в режиме хэтчбека и седана) им только снится.

ТОЛЬКО РОССИЙСКАЯ «ОКТАВИЯ»

«Октавия» 2009-го модельного года (ЗР, 2008, № 12) после премьеры на Парижском салоне месяц назад появилась у отечественных дилеров. Производитель предложил на выбор сразу семь вариантов сочетания двигателей и трансмиссий, но при этом опять оставил россиян без дизеля. Для нашего рынка «Октавию» производят в Калуге, спрос в Европе удовлетворяет братиславский завод. В представительстве компании утверждают, что начинка (кроме дизельных моторов) европейских и русских моделей идентичная. В списке опций, которые можно заказать, 70 наименований (от подготовки под установку телефона до передних и задних парктроников) на общую сумму 270 000 руб. Доступен и тюнинг-пакет, в который входят спойлеры на оба бампера и пятую дверь плюс хромированная насадка на выхлопную трубу. Кроме этого дилеры предложат вам велобагажник, легкосплавные колеса и фирменные детские сиденья. Единственное, чего нельзя сделать, – заказать машину чешской сборки: через официальных дилеров такие к нам не поставляются.

ДРУЖЕЛЮБНЫЙ ДИКАРЬ «ЙЕТИ»

Вседорожник «Йети» (снежный человек) впервые показали публике как концепт на Женевском салоне в 2005 году. В сентябре на автошоу во Франкфурте дебютирует серийный образец, после чего кроссовер появится в российских шоу-румах. Главной задачей дизайнеров было сделать дружелюбный вседорожник, продвижение которого на рынок начнется под девизом «Хорошая ма-


Новая «Октавия-Скаут» станет доступной российскому покупателю осенью 2009-го.


«Шкода-Октавия» российской сборки полностью идентична чешскому аналогу.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Дилеры активно принимают заявки на полноприводный «Суперб», при том что цена седана совсем не антикризисная.

МОДЕЛЬ	SKODA SUPERB 3,6 FSI 4x4
Полная масса, кг	2285
Объем багажника, л	565/1670
Разгон до 100 км/ч, с	6,5
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	A95/60
Расход топлива, л/100 км	10
Объем двигателя, см³	3580
Мощность, л.с.	260
Трансмиссия	A6
Размер шин	225/45R17



Новую «Фабию-Скаут» привезут к нам сразу после Женевского автосалона.



Кроссовер «Йети» появится в России в конце года.



Переднеприводный хэтчбек «Джойстер» должен был стать недорогим молодежным серийным автомобилем еще в 2008 году.



Так будет выглядеть «Шкода» XXI века. Последний концепт концерна датирован ноябрем 2008 года.

шина для плохих дорог». Комплектации обнародуют летом этого года, а после выставки назовут цены. Сейчас известно лишь, что линейку двигателей составят бензиновые 1,6 и 2,0 л и два дизеля – 1,9 и 2,0 л. Собирать машины планируют на заводе «Квасины» в Чехии. Вседорожник составит конкуренцию «Ниссану-Кашкай», «Форду-Куга», «Тойоте-RAV4».

ВСЕ ЕЩЕ БУДЕТ

Будет еще несколько новинок, о которых компания до поры предпочитает не распространяться. Спортивная «Октавия RS» вернется на рынок после фейслифтинга летом, заявки на нее пока не принимают. Осенью в шоу-румах выставят обновленную «Октавию-Скаут» – приподнятую и «по-походному» оформленную версию. После Женевского салона в Россию привезут новую «Фабию-Скаут». Цены и комплектации обнародуют накануне продаж. Покрыто тайной будущее концепта «Джойстер», показанного в Париже еще в 2006 году.

Вопреки утверждениям аналитиков о том, что чешский завод пострадал от кризиса сильнее других европейских производителей, «Шкода» не собирается сдавать позиций. По крайней мере на российском рынке.

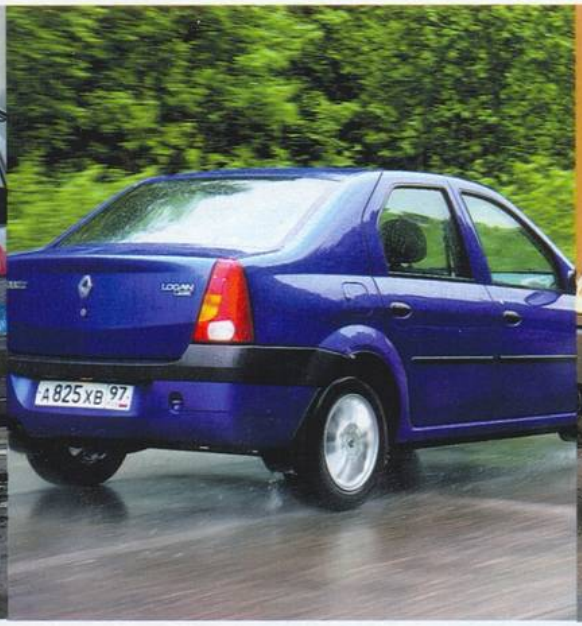
КРИЗИСНОЕ ВЫЧИТАНИЕ

С начала года «Шкода» привязала цены к евро и подняла их на 8%. Кроме того, из прайсов убрали 13 моделей. Компакт-универсал «Фабия Комби» лишился трех версий с двигателем 1,2 л. Компактвэн «Румстер» в исполнении Base (стоил всего 400 000 руб.) перестали поставлять в Россию, как и топ-версию «Румстер Скаут». Попутно «Румстер» лишился дизеля. Свернут экспорт «Практика» с мотором 1,2 л (машина стоила 379 000 руб.) и нижней версии «Суперба» с двигателем 1,4 л. Причина – наши новые таможенные пошлины. Собственному производству «Шкоды» в Калуге они не страшны, но организовывать здесь сборку изгнанных из России машин пока не собираются. ЗР

Версия	Комплектация	Цена, руб.
SKODA SUPERB 3,6 FSI 4x4		
Elegance	Боковые электрозеркала с функцией памяти, многофункциональный четырехспицевый кожаный руль, биксеноновые адаптивные фары AFS с омывателями, запасное колесо-докатка, круиз-контроль, магнитола Bolero с CD-чейнджером на 6 дисков, MP3, задний парктроник, подогрев сидений, электрический привод передних сидений в пяти направлениях с памятью, легкосплавные колесные диски Spectrum 7,0Jx16, отделка Noblesse (вставки под дерево), эргономичные сиденья Elegance.	1 509 000
SKODA OCTAVIA NEW		
Ambiente	ABS, кондиционер, аудиоподготовка – 8 динамиков, бортовой компьютер, галогеновые фары, датчики дождя и внешней температуры, задние дисковые тормоза, косметические зеркала в козырьках, магнитола Blues (CD/MP3), пакет курильщика, передние электростеклоподъемники, подогрев передних сидений, полноразмерная запаска, форсунки омывателя ветрового стекла с подогревом, центральный замок с ДУ, ЭУР, электронный иммобилайзер двигателя.	499 000–735 000
Combi Ambiente	С кузовом универсал	539 000–775 000
Elegance	Климат-контроль двухзонный, автоматически складывающиеся электрозеркала, задние электростеклоподъемники с функцией комфортного закрывания, задний стеклоочиститель с омывателем, круиз-контроль, многофункциональный дисплей Maxi Dot, передние боковые подушки безопасности, передний подлокотник, противотуманки, сигнализация с датчиком объема салона, сирена с автономным аккумулятором, сетка в багажном отделении.	629 000–779 000
Combi Elegance	С кузовом универсал	669 000–819 000

Sergei 79 for journal-plaza.net







Весеннее обострение

Компакт-класс занимает изрядную часть авторынка, так что задержались мы на нем не случайно (первую часть обзора см. в ЗР, 2009, № 2). Нынешняя публикация посвящена моделям, наиболее доступным по цене. Условия для сравнения стоимости ремонта остались, разумеется, прежние: все поврежденные в уличных ДТП детали заменяем оригинальными (заказанными для авто в минимальной комплектации) на СТО официальных дилеров.

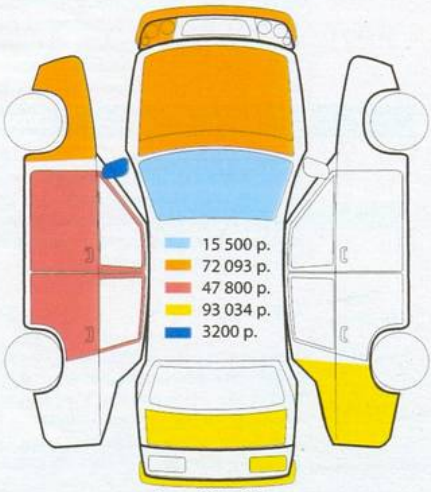
Затраты на восстановление «Шевроле-Ланос» поселили сомнения в выгодности его приобретения. Стоимость деталей неоправданно высока – ценники будто взяты с машин классом выше. Возможно, благодаря этому большинство запчастей есть в наличии, но отдельные элементы – левое наружное зеркало и задний бампер – все же придется пару месяцев подождать. Расценки дилеров, составляющие 57% общих затрат (43% – цена запчастей), тоже кусаются, да и очередь к ним немаленькая – около двух месяцев. Сам ремонт требует куда меньше времени – 12–14 дней.

«Француз» московского пошива «Рено-Логан» прочно застрял на второй строчке рейтинга. Стоимость запчастей (40% общих затрат) здесь чуть ниже, хотя для «народного» автомобиля, на наш взгляд, высока. Зато почти все искомые детали в наличии, недостающие подвезут в течение трех дней. Цена нормочаса также завышена – только окраска одного элемента потянет на 12–14 тыс. рублей. Приглашения в сервис придется ждать примерно месяц, а отремонтируют автомобиль за 12–16 дней.

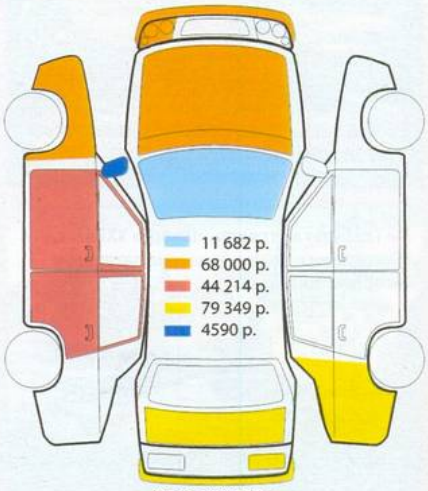
«Чери-Амулет» – машина недефицитная, но про ее кузовные детали этого не скажешь: почти всю «жестянку» везут на заказ. Сроки поставки –

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:
- – ветровое стекло
- – левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер
- – левая передняя и задняя двери
- – правое заднее крыло, крышка багажника, правый фонарь, бампер
- – левое наружное зеркало

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



Итого 231 627 р.
Chevrolet Lanos



Итого 207 835 р.
Renault Logan

Sergei 79 for journal-plaza.net







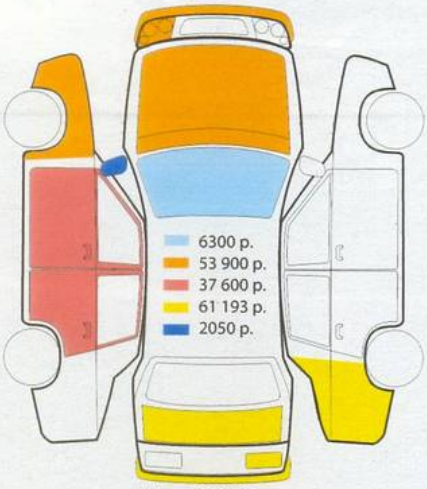
Весна таит немало опасностей. Пьянящие ароматы, авитаминоз и повылезавшие из сугробов «подснежники» безаварийной езде отнюдь не способствуют. Последствия невнимательности в период пробуждения природы подсчитывает Игорь Теременко.

от трех дней до месяца. Цена китайских изделий, несмотря на существенное различие в стоимости брендов, сопоставима с ценой европейских. Хотя дилеров у марки немного, очередей на ремонт практически нет. На работу (ее оплата – это ровно половина стоимости затрат) обычно уходит 14–16 дней.

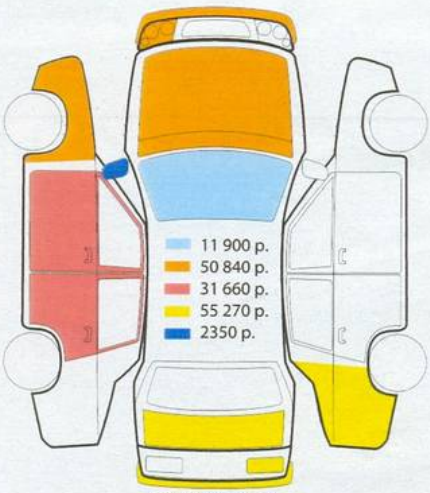
Несмотря на солидный возраст, «Дэу-Нексия» пользуется у нас неплохим спросом – не в последнюю очередь благодаря хорошо налаженному сервису. На складах дилеров есть все ходовые позиции, причем по весьма демократичным ценам. Работа забирает 55% затрат. В ремонт автомобиль примут в день обращения, на восстановление понадобится 12–16 дней.

Так как «Лада-Приора» машина отечественная, то и цены на ремонт (47%) и запчасти (53%) тоже наши – умеренные. Единственное, пожалуй, исключение – капот аж за 15 тыс. рублей!

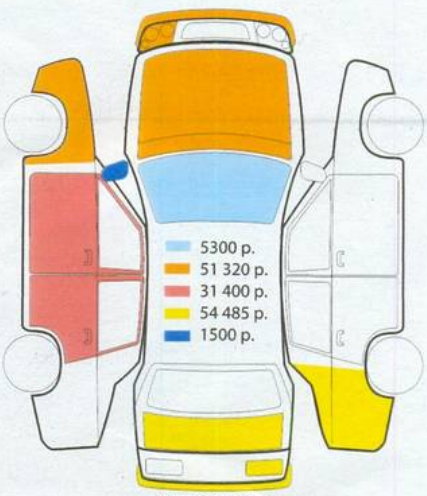
С сервисом все тоже в полном порядке: очередей нет, процесс восстановления занимает обычные 12–15 дней. Проблема в другом: подавляющее большинство кузовных деталей на дилерских складах... в глаза не видели! Впрочем, модель относительно новая, а долго запрягать – одна из национальных традиций. ЗР



Итого 161 043 р.
Chery Amulet



Итого 152 020 р.
Daewoo Nexia



Итого 144 005 р.
Lada Priora

Sergei 79 for journal-plaza.net

Экологичный ответ

У каждого автомобилиста свои предпочтения: кому-то необходим мощный двигатель, кому-то – вместительный багажник... Телеведущая Наталья Мальцева («Квартирный вопрос») во главу угла ставит экологическую безопасность. Удовлетворить желание покупателя взялась Зарема Джаубаева. Фото: Александр Батыру.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Напомним, что в новой рубрике (ЗР, 2009, № 1) мы учимся делать правильный выбор: познакомившись со всеми аспектами жизни нашего героя, подбираем ему оптимальное средство передвижения. Затем теория проходит проверку реальным тест-драйвом.

Этот номер журнала увидит свет накануне первого весеннего праздника – 8 Марта. Поэтому то, что и автор, и героиня принадлежат к лучшей половине человечества, – совпадение не случайное. С праздником, дорогие читательницы, и пусть сбудутся все ваши желания!

Карьеру водителя Наталья Мальцева начала на «Жигулях» пятой модели. К тому времени она была уже матерым телевизионщиком, и коллеги в один голос недоумевали: почему не иномарка? Но Наталья твердо решила поддержать отечественный автопром. Первые поездки на работу она помнит до сих пор. Стресс от прямого эфира был куда меньше! Машины будущая звезда телеэкрана боялась до тошноты. «Надевала самое лучшее белье – на случай аварии», – смеется Наталья. Через пару лет «классику» сменил старенький «Фольксваген-Гольф» – трофей начинающего перегонщика.

Sergei 79 for journal-plaza.net

НАША ГЕРОИНЯ



Наталья МАЛЬЦЕВА – ведущая популярной телепередачи «Квартирный вопрос». С детства мечтала стать ученым-историком, но после третьего курса Ярославского госуниверситета поняла, что настоящее призвание – журналистика. Поступив на журфак МГУ, одновременно работала на ТВ. Участвовала в создании аналитических программ «Тема», «Час пик», «Герой дня».



Приятно очищать экологически чистый автомобиль от экологически чистого снега.

В отделке лучше использовать хорошую ткань, а кожу – оставить животным.



Мечты сбываются: выхлопная труба есть, а выхлопа нет!



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

LEXUS GS450h

Продается в России с июня 2006 года.

ДВИГАТЕЛЬ: гибридная силовая установка суммарной мощностью 345 л.с.(из них 296 л.с. от бензинового V6 объемом 3,5 л; остальное добавляет электромотор).

ТРАНСМИССИЯ: бесступенчатая с электронным управлением.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Luxury

ЦЕНА: 3 086 000 руб.

Машина понравилась: «Гольф» она до сих пор считает идеальным городским автомобилем.

– Простой, экономичный, надежный, при своей компактности просторный внутри, мощный… – перечисляет Наталья. Несколько лет назад Мальцева вышла замуж. Супруг сразу же пересадил ее из потертого «Гольфа» в новенький «Мицубиси-Каризма».

На этом авто Наталья впервые попала в аварию. Ехала за «Газелью», та неожиданно ушла вправо, а впереди оказалась припаркованная «восьмерка». Удар был серьезный: капот дыбом, бампер на дороге, паника. После ремонта она вновь села в эту машину: «чтобы муж не обиделся» – подарок все-таки…

Сейчас Наталья эксплуатирует «Хонду CR-V». Машина серьезная.

– Помню, на большой скорости мой «гольфик» начинал вибрировать, возникало чувство незащищенности. А здесь, как в танке: при любой скорости комфортно.

Однако из-за интенсивной эксплуатации вседорожник уже изрядно состарился, и в дружной семье телеведущей Натальи Мальцевой возник вопрос: что дальше?

ДЫМ ОТЕЧЕСТВА

Итак, интересная молодая женщина. Основные маршруты: утром в детский сад, потом на съемку очередного выпуска программы. В выходные – поездки по магазинам либо к родителям в Ярославль. Когда в «Квартирном вопросе» семью на время ремонта «выселяют», на прощание обязательно спрашивают: «Чего вы точно не хотели бы?» Мы задали этот вопрос самой телеведущей. Ответ по-настоящему удивил. Оказывается, в свое время Наталья наотрез отказалась от «Порше-Кайенна» и «Мерседеса-GL»!

– Большие моторы – большие выбросы, а я мечтаю дожить до тех времен, когда машины перестанут коптить… Всегда стараюсь выключать двигатель, когда в пробке стою.

Итак, автомобили-люкс наша героиня не признает по идейным соображениям. Гольф-классом ее тоже не удивишь, тема пройденная. Зато в среднем классе полно достойных претендентов. Здесь и будем копать. Первое, что приходит в голову, – дизель. По сравнению с бензиновым двигателем дизельный значительно экономичнее и чище. Выбор широкий, ведь почти каждый уважающий себя производитель выпускает хотя бы од-

Sergei 79 for journal-plaza.net

ну модель с таким мотором. Но у дизеля свои минусы: громковат, грубоват да и с топливом могут быть проблемы.

Что же, попробуем присмотреться к новому «Ауди-А4» (выбор не случаен – по мнению читателей ЗР, это лучший автомобиль 2009 года в своем классе, победитель нашего Гран-при). Строгий, изысканный дизайн, нашпигованность прогрессивными технологиями, ездовые качества и комфорт вне конкуренции. Вместо сердца – 143- или 265-сильный мотор. Переднеприводная версия обойдется в 1 011 000 рублей, полноприводная – в 1 736 400.

Или вот «Субару-Форестер» (двигатели мощностью 150, 172 или 230 л.с, цена – 923 600–1 303 606 рублей). «Лесник» также претендовал на гран-при «За рулем» и по практичности далеко оторвался от конкурентов. Конечно, в «Субару» смущает спартанский интерьер, но Наталья реально смотрит на вещи. Обе машины прекрасно проявят себя и в городе, и на трассе. Современные двигатели обоих претендентов готовы блюсти самые жесткие экологические стандарты, но в данном случае этого недостаточно – здесь нужно что-то особенное. Например, машина на батарейках…

Ну конечно! Нужен автомобиль с экологичным гибридным двигателем, пусть бензиновый мотор работает бок о бок с электрическим. Над «бензоэлектроходами» работают сейчас во всем мире, но на российском рынке выбор пока невелик. Это гибриды «Лексус». Седан LS 600h огромен и непомерно дорог (более 4 000 000 рублей). А вот седан GS 450h более компактный и женственный. Стоит вдвое дешевле, да и 3,5-литровый мотор против 5-литрового заметно экологичней и практичней. Берем!

С ЧИСТОЙ СОВЕСТЬЮ

В назначенный день и час ждем Мальцеву во дворе ее дома. Она впервые «по эту сторону баррикад».

– Очень волнуюсь! – признается звезда «Квартирного вопроса».

Когда взгляд останавливается на жемчужном GS 450h, лицо озаряет улыбка. Мы торжественно передаем ключи. Тест-драйв продлится три дня.

«Нежная и сильная машина» – такими эпитетами наградила «Лексус» Наталья Мальцева. Ездовые качества 450-го получили наивысшую оценку: на фоне «Хонды CR-V» динамика более чем достаточная. Когда необходим быстрый маневр, автомобиль буквально «выстреливает». Такова особенность гибрида: бензиновый и электрический моторы будто подстегивают друг друга. Настоящим откровением для Мальцевой стал звук мотора, точнее, его отсутствие.

– Наверное, чтобы услышать работу двигателя, надо было утопить педаль в пол, но я на это так и не решилась, – смеется Наталья. – Все же машина незнакомая. Кстати, в первый день у меня периодически зажигался какой-то



На свет от телезвезды самозатемняющееся зеркало не отреагировало.

Задвигающаяся полочка блока управления зеркалами не позволит клавишам запылиться.

Навигатор до Киева доведет, однако маршрут лучше изучить заранее.





«Ручником» с ножным приводом легко пользоваться даже на каблуках.



Sergei 79 for journal-plaza.net



треугольник с восклицательным знаком, я все боялась: неужели на ручнике еду? Муж подсказал, что это работает противобуксовочная система. После этого опробовала ее на скользких участках. Действительно работает! Автоматическая трансмиссия тоже порадовала. Трудится плавно, без задержек. А вот педаль тормоза настолько чувствительная, что первый день тест-драйва машина то и дело клевала носом, отзываясь на малейшее нажатие. Несмотря на внушительные размеры «Лексуса», салон оказался тесноватым. Высокой себя не считаю, а с сиденьем пришлось поработать, чтобы прическу перед съемкой не примять. В остальном интерьер порадовал: строгий, чистый, без «красивостей». Пластик использован мягкий, приятный на ощупь. Отделка деревом в меру, только там, где нужно. Не знаю, как мужчинам, а мне очень понравилось, что и подстаканники, и прикуриватель скрыты за панелями. Эти панели открываются от нажатия и так же закрываются, внутри все чисто, пыль не оседает. По такому же принципу работает блок с кнопками, регулирующими зеркала: от нажатия выплывает и так же плавно прячется обратно в карман. Торпедо не перегружено лишними клавишами – панель проста, информативна. Центральный дисплей с сенсорным управлением освоила с ходу – все кнопки, пиктограммы понятны. Навигатором пользовалась постоянно. Камера заднего вида, может, и удобна, но мне не нужна: по старинке смотрю в зеркала, когда паркуюсь. Вообще, парктроники немного раздражают: паникуют постоянно, особенно в пробке.

Стояночный тормоз удостоился особых похвал. Мальцева назвала его «ножником», и по праву: расположен он рядом с педалью тормоза, управляется нажатием левой ноги. Что касается кожаного салона, Наталья вновь подтвердила статус «экологической» девушки. Кожу не признает ни в одежде, ни в машине.

Наша героиня – редкий человек, мы в этом неоднократно убеждались. Помимо всего прочего выяснилось, что Наталья Мальцева обожает пробки! Для нее это возможность отдохнуть, пообщаться по телефону (информация не для ДПС), собраться с мыслями. Единственное, что омрачает минуты счастья, – выхлопы. На GS 450h телеведущая впервые ездила с чистой совестью, ведь до 30 км/ч гибрид приводится в движение электроэнергией, подобно игрушечным машинкам на батарейках, и только потом в дело вступает бензиновый двигатель.

– Все время искала на панели подсказку, какой мотор в данный момент работает. Жаль, не нашла.

Подключение двигателя внутреннего сгорания засечь трудно. Но расход бензина 12 л/100 км в городских условиях у автомобиля с 3,5-литровым мотором говорит сам за себя.

Однако вердикт Натальи Мальцевой оказался вновь неожиданным:

– «Лексус-GS 450h» – машина престижа, машина имиджа. Такая незамеченной не останется. Мне бы поскромнее и поуниверсальнее. Вот если бы вседорожник с гибридным двигателем… Вы не знаете, есть такой?

Конечно знаем! Наталья тут же записала в блокнот: «Лексус-RX 400h». Вот так неожиданно и просто мы решили «экологичный вопрос» Натальи Мальцевой. ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net

Жить в Сибири

Михаил Гзовский



VOLGA SIBER

Изготовитель ..... ГАЗ	В эксплуатации «За рулем» ..... с июля 2008 года	Предыдущие публикации в журнале ..... 2008, № 9, 12
Год выпуска 2008	Пробег на момент отчета ..... 19 тыс. км	

Успешно выдержав испытание «60 часов «За рулем» и накрутив 10 442 км, «Сайбер» перешел в режим повседневной эксплуатации. Первым делом «Волга» направилась на установку сигнализации. Спустя пару часов раздался звонок из сервиса: машина, мол, почти готова, но мы хотим кое-что вам показать. «Кое-что» – совершенно отечественное с виду реле, вживленное посредством изоленты в аккуратную американскую проводку, – выглядело столь же нелепо, как конденсатор, впаянный в микросхему. Предназначение реле выяснять пока не стали: в конце концов, должна быть в машине какая-то загадка...

Первые поездки по центру мегаполиса заставили вспомнить добрым словом предыдущий служебный автомобиль, оснащенный парктроником. Отвести угрозу от солидной кормы нижегородского седана доверили системе ParkMaster ценой в 3325 руб. Установили парктроник самостоятельно; учитывая, что «Сайбер» оказался в наших руках впервые, три потраченных часа считаем результатом неплохим! Никаких подводных камней процесс не выявил, скорее наоборот: оказалось, что панель приборов во многих точках крепится на защелках и разбирается довольно просто и быстро.

Когда пробег приблизился к 15 000 км, стали подыскивать станцию для проведения ТО. Неожиданно выяснилось, что «обратиться к официальному дилеру «Группы ГАЗ», как предписывает сервисная книжка, не означает приехать на любую станцию, где обслуживают знакомые всем «волги». Завод рекомендует в Москве лишь пять точек. Мы выбрали «Темп-Авто», где успели побывать дважды: собственно на ТО и в связи с объявленным заводом отзывом «сайберов» по причине возможного соприкосновения тормозной трубки с элементами подвески и кузова. Осмотрев наш экземпляр, сервисмены успокоили – все хорошо, продолжайте накручивать километры.

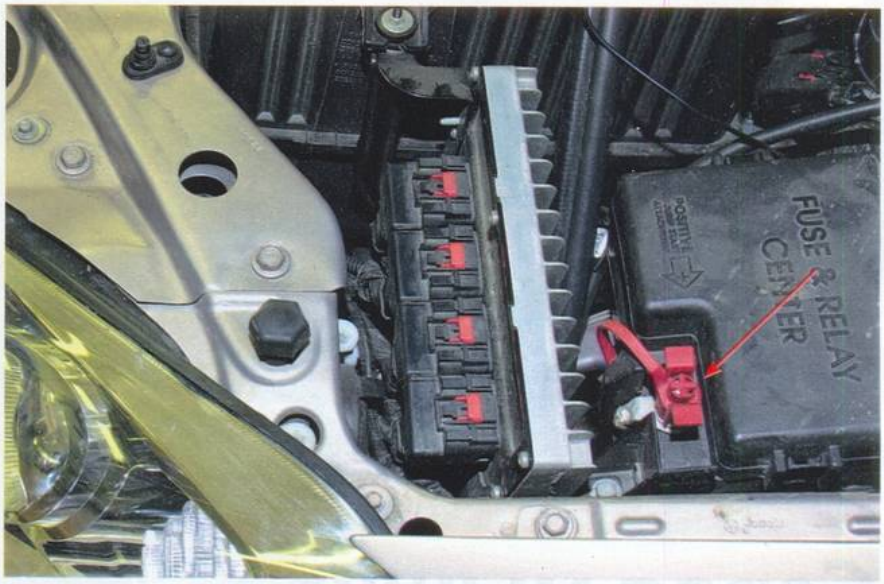
Но покой длился недолго. Буквально через несколько дней температура упала ниже нулевой отметки, тут-то и обнаружил, что салон не прогревается, одновременно подметив исчезновение подсветки блока управления климатом. А вечером того же дня печка заработала исправно. Следующую неделю мы с «Сайбером» играли в «тепло, горячо, холодно»: дефект то пропадал, то появлялся, иногда реагируя на постукивания по панели, подкрепленные крепким словом.

Sergei 79 for journal-plaza.net

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ВОЛГИ-САЙБЕР» (0–19 тыс. км)

Статья расхода	Цена, руб.
Автомобиль 2,4 AT Comfort	548 700
Дополнительное оборудование	33 925
Сигнализация с установкой	5000
Парктроник	3325
Зимние шины и диски	25 600
Содержание	79 064
ТО-15 000	4925
Бензин А95 (3051 л, средний расход 16,1 л/100 км)	74 139
Стоимость 1 км пробега*	4,16

**Без учета цены автомобиля и дополнительного оборудования.*



Аккумулятор спрятан за левым передним крылом. Хорошо, что для «прикуривания» предусмотрена плюсовая клемма под капотом.

Обращаться на сервис уж очень не хотелось! Попытался вылечить дефект сам. Сверившись с инструкцией по «Крайслеру-Себринг» (все-таки старший брат!), без труда снял панель блока управления, подогнул-зачистил контакты, как следует соединил клеммы, и – о чудо! – подсветка заработала, а вместе с ней в машину вернулось тепло. Вот теперь название модели – видимо, производное от английского Siberia (Сибирь) – не кажется двусмысленным.

Возня с печкой – пожалуй, единственный досадный эпизод за время общения с автомобилем. «Сайбер» легко пускался зимой в Москве (за настоящими холодами собираемся съездить подальше), подвеска остается комфортной, подогрев зеркал и заднего стекла эффективен. Чуть расстраивает лишь солидный расход топлива. Зато наступаю на педаль газа сильно лишь при острой необходимости.

Кстати, о расходах – топлива и денег. Прокомментирую итоговые 4,16 руб., в которые обошелся каждый километр пробега. Длительное испытание предельной скоростью обусловило высокий аппетит «Сайбера» на первых 10 тыс. км: 19,3 л/100 км. При обычной городской и загородной езде «Волга» летом потребляет в среднем 12,1 л на 100 км пути, зимой подбирается к 13–14 л. Так что последние 8,5 тыс. км «Сайбер» стал не столь расточительным: требовал довольствия из расчета 3,5 руб. на 1 км – вполне приемлемо. Ну а впереди у «сибирской» машины новые испытания, включая дальние пробеги. ЗР

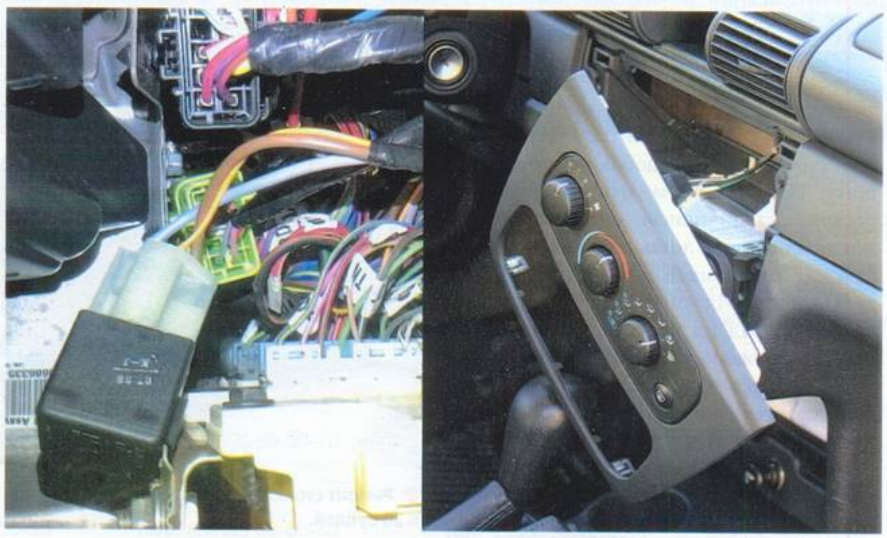


Установка парктроника заняла около трех часов с учетом демонтажа заднего бампера. И, возможно, сберегла эту деталь.

О сколько нам открытий чудных... Это реле явно незаокеанского происхождения обнаружили, устанавливая сигнализацию.

Монитор парктроника не только сообщает дистанцию до препятствия, но и обозначает его контур, а при движении вперед к тому же измеряет температуру в салоне и на улице.

Виновник неработающего блока печки – не защелкнутый до конца разъем проводки.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Серая мышка

Сергей Клочков

CHEVROLET LANOS

Изготовитель	ЗАЗ, Украина
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с августа 2006
Пробег на момент отчета	46 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2006, № 10; 2007, № 8

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «ШЕВРОЛЕ-ЛАНОС» (0–46 000 км)

Статья расхода	Цена, руб.
Расходы на содержание (0–16 000 км)	50 781
Из них на бензин	41 588
Расходы на содержание (16 000–46 000 км)	89 402
ТО-20 000	6438
ТО-30 000	9447
ТО-40 000	10 595
Бензин А92 (средний расход – 9,3 л/100 км)	62 922
Общие расходы (0–46 000 км)	140 183
Стоимость 1 км пробега	3,05

С момента последней публикации о «Шевроле-Ланос» прошло полтора года. За это время автомобиль накатал 30 000 км. Напомню, в первенстве «60 часов» 2006 года машина заняла достойное второе место, но затем она попала в черную полосу. После мелкого ДТП автомобиль простоял 94 дня в ожидании запасных частей и ремонта. На этом злоключения не закончились. Перестал работать кондиционер (одно из последствий 60-часового марафона – прохудилась трубка), из-за неисправности нейтрализатора увеличился расход топлива, и машина провела в неподвижности еще 163 дня. Сирота! Так, кстати, называлась последняя публикация о «Ланосе» (ЗР, 2007, № 8). Но когда все вышеперечисленное починили, она капризничать перестала.

За следующие 30 000 км сломалась лишь петля упора капота. Приобретенную за 20 рублей деталь заменили своими силами (сумму добавил к очередному ТО). На этом непредвиденные расходы закончились. Открывать капот приходилось лишь для пополнения бачка с омывающей жидкостью. Между ТО, на протяжении 10 000 км, масло не доливал ни разу. Как-то обнаружил, что уровень антифриза в расширительном бачке понизился. Еле заметные следы подтекания нашел на завальцовке правого бачка радиатора. Долил 200 мл, а при плановом посещении сервиса обратил на эту неполадку внимание приемщика. Обещали, позвонив через неделю, заменить радиатор по гарантии, когда появится на складе. Забрав автомобиль из сервиса с подпиской об ответственности за эксплуатацию неисправной машины, ждал звонка.

Радиатор перестал течь сам по себе, но через пять (!) месяцев и после настойчивых напоминаний деталь все-таки «для порядка» поменяли. Ох уж этот сервис! «Серая мышка» – так автомобиль прозвали в редакции – словно боялась вновь встать на прикол. Видно, не забыла тягостные 257 дней без движения.

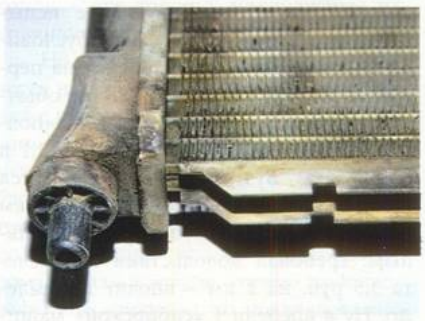
Во время одной из командировок на тверском участке федеральной трассы М9 прозевал промоину глубиной сантиметров двадцать и угодил в нее с ходу левым передним колесом. Обод согнулся до розетки, шина выпустила воздух, и раздался писк… из бардачка. Выскочивший из гнезда салонный фильтр попал под крыльчатку дополнительного вентилятора отопителя. На финише пробега заменил колесный диск и, разобрав отопитель, удалил неприжившийся фильтр. Несмотря на ощутимый удар, подвеска выдержала, геометрия установки передних колес не изменилась. Больше проблем «Ланос» не доставлял.

С наступлением холодов проявился «мышкин» озорной норов. Как только завожу двигатель и отпускаю сцепление, автомобиль на нейтрали самостоятельно сдвигается вперед. Очевидно, залитое в коробку еще на заводе масло густовато. Машина словно подстегивает: нечего стоять, прогреемся на ходу!

Сегодня пробег – 46 000 км, стоимость 1 км составила 3,05 рубля. Ест, как мышка, а работает, как вполне солидный представитель автомобильной фауны. ЗР



Ремонт стойки капота обошелся... в 20 рублей.



Радиатор заменили по гарантии, хотя, пока ждали новый, он перестал течь.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Ирония судьбы

Как известно, между Питером и Москвой много общего: и одноименные улицы (одна Третья улица Строителей чего стоит!), и типовые дома в новостройках... Входят ли в этот перечень дилерские СТО, выяснял Игорь Теременко. Фото скрытой камерой: Александр Батыру.

Продолжая рейды по официальным станциям сервиса, мы добрались до популярнейшего «Форда-Фокус». Проверку решили устроить, разумеется, по месту рождения и отправились в Питер. Автомобиль, арендованный в местной прокатной конторе, замыслу вполне соответствовал. Несмотря на заверения в полной технической исправности, у него не работала добрая половина световых приборов, так что нам оставалось лишь откачать часть тормозной и охлаждающей жидкостей, снизить давление в одной из шин да снять трубку с тройника омывателя. В таком виде «Фокус» и был предъявлен в пять официальных дилерских сервисных центров для диагностики.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Лампа фары			*Омыватель*
Уровень ОЖ			*Уровень тормозной жидкости*
Давление в шинах			*Лампа стоп-сигнала*

Красный цвет – неисправность не обнаружена, зеленый – найдена.



«Евро-Моторс», Пулковское шоссе, 42, – абсолютный «чемпион»: ни одной обнаруженной неисправности.

Sergei 79 for journal-plaza.net



ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА

«Форд Центр Гражданский» на улице Руставели оборудован по последнему слову: просторная парковка, светлый шоу-рум, зона приемки, битком набитая диагностическим оборудованием. А девушка на ресепшене столь приветливая, что даже случайные посетители сдают машину в ремонт. Но как только очарованный клиент вручает ключи мастеру, сказка заканчивается: в его распоряжении лишь пара сиротливых диванов и телевизор. Даже перекусить негде! Сотрудников обслуживает привозная кухня, прочие вынуждены добывать пропитание самостоятельно. За 4 часа (столько сервисмены отвели на диагностику) немудрено серьезно проголодаться! Понятно, что итоги мы подводили особенно въедливо. Пополненный расширительный бачок нас не впечатлил – это задача для первоклассника! А вот недостача тормозной жидкости – факт более серьезный. Обнаружили ее, правда, замысловатым способом: узрев изрядно изношенные колодки, слесарь предположил, что это вызвало снижение уровня в соответствующем бачке. На большее его, увы, не хватило: прочие неисправности остались неопознанными. Хорошо, хоть цена оказалась ниже московской – 1300 рублей.

«ФОРД ЦЕНТР ГРАЖДАНСКИЙ»

Время пребывания в сервисе ..... **4 часа**
Стоимость работ ..... **1300 рублей**

НЕЗВАНЫЙ ГОСТЬ

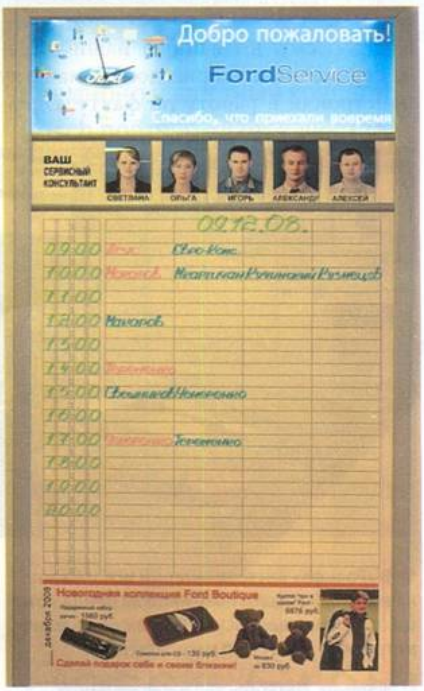
Запросто попасть в сервис «ТДВ-Авто» (улица Коммуны, 16) дано далеко не каждому. Нам не повезло – охранник помятой наружности не обнаружил в списке нужной фамилии и согласно уставу караульной службы велел катиться куда подальше. Пеший лазутчик сумел-таки добраться до стойки диспетчера. Зато дальше все пошло как по маслу. Процедура приемки, включая технологическую мойку, заняла не более 20 минут, а еще через два часа (точно по графику) завершилось и таинство диагностики. Впрочем, отработали здесь на троечку с плюсом – накачать колесо и исправить омыватель никто не удосужился.

«ТДВ-АВТО»

Время пребывания в сервисе ..... **2 часа 20 минут**
Стоимость работ ..... **1300 рублей**

«Форд Центр Гражданский», улица Руставели, 53.

В «Гражданском» личную ответственность понимают правильно. У фото с этого стенда только два пути – на доску почета или к позорному столбу.



Sergei 79 for journal-plaza.net





Чересчур исполнительный охранник – горе в доме. Надо ли так стойко защищать сервис от наплыва клиентов?

«ТДВ-Авто», улица Коммуны, 16.

Судя по результатам диагностики, в «ТДВ» фирменное оборудование все еще не освоили как следует.



ЗАКОН СОХРАНЕНИЯ

С виду «Рольф» на Октябрьской набережной, 6, на одно лицо с прочими станциями – все отличия начинаются с «вешалки»: клиентская парковка здесь не забита товарными машинами и нам не пришлось мыкаться в поисках свободного места. Девушка-диспетчер не ограничилась дежурной улыбкой – она оперативно решила проблему, вызванную нашим преждевременным приездом: машину пристроили в работу по факту. Однако сразу в прилично оборудованную комнату отдыха нас не пустили, подключив к процессу приемки: водитель манипулировал светотехникой, а мастер фиксировал результаты в блокноте. ПИК, да и только! Нам такой «милицейский» подход понравился – цели-то у техосмотра и у диагностики совпадают. Близким оказался и конечный результат – за полтора часа в «Рольфе» сумели отыскать все заложенные неисправности за исключением приспущенного колеса.

«РОЛЬФ»

Время пребывания в сервисе ..... 1 час 30 минут
Стоимость работ ..... 1320 рублей

СПОРНЫЙ МОМЕНТ

В «Аларм Моторс Озерки», что на Выборгском шоссе, 23, мы прибыли в статусе татаро-монгольских завоевателей. В том смысле, что нас здесь не ждали. Куда делась запись в журнале приемки,



В «Рольфе» инструментарий используют на все сто. В абсолютные лидеры рейда помешало выйти лишь отсутствие шинного манометра. Или лень было нагибаться?

«Рольф», Октябрьская набережная, 6.



Sergei 79 for journal-plaza.net



выяснить не удалось, но дилер клиента в беде не бросил. Диагностику провели в режиме «свободных окон» – используя технологические перерывы на соответствующих постах. Организационно затея удалась, а вот результаты близки к плачевным – все ограничилось привычной уже констатацией низкого уровня рабочих жидкостей. Горьких плодов четырехчасового мытарства не компенсировала даже весьма скромная плата.

«АЛАРМ МОТОРС ОЗЕРКИ»

Время пребывания в сервисе ..... **4 часа**
Стоимость работ ..... **650 рублей**



НЕ ПРИКЛАДАЯ РУК

«Евро-Моторс» на Пулковском шоссе, 40, к европейской валюте непосредственного отношения, разумеется, не имеет. Это скорее намек на солидный стандарт, по которому здесь якобы работают. Внешне все так и есть: почти французская набережная отделена от здания почти английским газоном, на приемке царит почти немецкая пунктуальность – раньше назначенного срока лучше не соваться. Так что обычная русская надежда на авось стоила нам полуторачасового сидения в местной кофейне. А вот куда отнести необязательную мойку (если клиент не желает платить 200 рублей, машину берут в ремонт как есть), мы так и не решили – чистоплотность в почете у всех. Счет нам составляли с отечественным размахом (кутить так кутить!) – в графе «Итого» мы увидели нескромные 1500 рублей. Работали же, как обычные гастарбайтеры. Ни нужных рекомендаций, ни традиционного «счастливого пути» мы так и не дождались.

«Аларм Моторс Озерки», Выборгское шоссе, 23, корпус 1.

Клиента интересует не только цена, но и качество. Отсутствие ажиотажа – уже рекомендация.

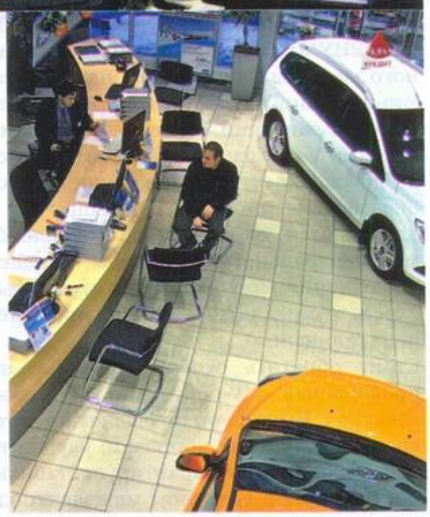
«ЕВРО-МОТОРС»

Время пребывания в сервисе ..... **2 часа**
Стоимость работ ..... **1500 рублей**



ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Прав был киноклассик: у Москвы и Питера много общего. В том числе подход к автосервису. К сожалению, дилеров обеих столиц мало волнует безопасность движения – наша задачка большинству оказалась не по зубам. Ну ладно там уровень тормозной жидкости (лезть под капот – удовольствие сомнительное), и бог с ней, с шиной (кому охота приседать или нагибаться?!). Но чтобы разглядеть негорящие лампочки, ничего особенного не требуется! Кроме, конечно, добросовестного отношения к порученному делу.



Впрочем, воспитывать работников дилерских СТО мы не собираемся – на то у них есть начальники. А вот читателям советуем не терять бдительность. Не забывайте, что всегда правы, и не стесняйтесь этим правом пользоваться – при заказе вникайте в перечень предстоящих работ, а после в присутствии мастера контролируйте их выполнение. Глядишь, из сервиса начнут выезжать по-настоящему исправные автомобили. **ЗР**

Sergei 79 for journal-plaza.net



Установка на лето

Результаты теста летних шин, востребованных как для наиболее массовых новых машин, так и для популярных подержанных, комментирует Сергей Мишин.

Sergei 79 for journal-plaza.net

15 место — GT CHAMPIRO 128 (4-е место в эконом-классе)



Место изготовления	Китай
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,8–8,0 мм
Твердость	64–65 ед.
Масса шины	7,0 кг
Средняя цена	1800 руб.
Соотношение цена/качество	2,13

Мы познакомились с этими шинами в прошлогоднем тесте, с тех пор их характер не изменился.

При скорости 90 км/ч расход топлива чуть выше среднего, зато при 120 км/ч они переходят в разряд экономов и достигают уровня «Йокогамы».

В движении гудят и озвучивают дорожные стыки, а крупные неровности жестко передают на кузов. Движение по прямой требует подруливания.

Четкому выполнению экстремальных маневров на сухом покрытии мешают большие углы поворота руля и глубокий, прогрессирующий занос. Скорость переставки, если повезет, перевалит за 66 км/ч. На мокром асфальте сложные маневры получаются на 3 км/ч медленнее. Поведение автомобиля становится опасным – в начальной стадии он отказывается поворачивать, несмотря на большие углы поворота баранки: идет в снос, значительно распрямляя траекторию. А приняв-таки поворот, при попытке вырулить на соседнюю полосу вдруг «отстреливает» в сильный занос.

Торможение слабое в любых режимах на любом покрытии. На мокром в юзе поскальзывается очень сильно. Тормозной путь на 3 м с лишним хуже, чем у «Бриджстоуна» – лидера упражнения.

Грунтовка допустима в ограниченных дозах.

+ Высокая экономичность при 120 км/ч.

– Слабые тормоза на любом покрытии при любом способе торможения, за исключением юза на сухой дороге; слабые поперечные сцепные свойства и уводные характеристики на всех покрытиях; сложная управляемость на сухом покрытии, опасная на мокром.

846 баллов

Рекомендуем для неспешной езды только по дорогам. Боятся сырости.

14 место — MAXXIS MA-E1 (5-е место в среднем ценовом классе)



Место изготовления	Тайвань
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,0 мм
Твердость	64–65 ед.
Масса шины	8,0 кг
Средняя цена	1950 руб.
Соотношение цена/качество	2,27

Тайваньский новичок нашего рынка ненамного лучше китайского соседа. Эти шины тоже становятся причиной сравнительно большого расхода топлива на 90 км/ч и позволяют экономить на 120 км/ч.

Отчетливо шуршат и потряхивают машину даже на небольших неровностях.

Курс держат без замечаний, но при экстремальных маневрах ведут себя подобно «Чампиро». Неинформативный руль не позволяет точно направить автомобиль на желаемую траекторию, в итоге «Лада» срывается в глубокий, прогрессирующий занос.

На мокром покрытии при небольших скоростях похожи на спортсмена, четко исполняющего команды. Но с увеличением скорости неожиданно резко теряют сцепление, сначала на передней, а затем и на задней оси.

Тормозят слабо, особенно не любят юз на сухом асфальте (разница с лидером упражнения – более 2 м).

Грунтовка допустима лишь в очень умеренных дозах.

+ Хорошая курсовая устойчивость, стабильная управляемость на любом покрытии; довольно экономичны при скорости 120 км/ч.

– На любом покрытии: торможение при любом способе сброса скорости оставляет желать лучшего; слабое сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик; сложная управляемость.

861 балл

Рекомендуем для неспешной езды по хорошим дорогам.

13 место — KAMA EURO-224 (3-е место в эконом-классе)



Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	8,9–9,0 мм
Твердость	63–65 ед.
Масса шины	7,8 кг
Средняя цена	1750 руб.
Соотношение цена/качество	2,01

Нижнекамские еврошины – образец стабильности. Третье место в эконом-классе – повтор прошлогоднего результата. А увеличение количества итоговых баллов связано с некоторыми изменениями в методике подсчета.

По-прежнему транжирят топливо на любой скорости, хлопают на дорожных стыках и гудят. Теперь уже и на неровностях потряхивают. Зато прямую держат чуть лучше, чем в прошлом году. Хотя при корректировке курса автомобиль неприятно подруливает задней осью. Надежно управлять им при резких маневрах на сухом асфальте мешают большие углы поворота руля и глубокий занос.

Мокрая дорога требует плавных действий рулем. Скорость успешного выполнения переставки, как и на сухом покрытии, ограничена заносом, который устранить проще, чем на сухой дороге.

Торможение на грани блокировки самое слабое, причем как на сухом, так и на мокром покрытии. Былой рекорд торможения юзом на сухой дороге теперь побит: нижнекамскую шину в этом упражнении потеснили «Пирелли» и «Кордиант». Неприятно, что колеса блокируются очень резко.

Бесспорное достоинство – весьма уверенное преодоление грунтовки.

+ Управляемость на мокром покрытии более понятна, чем на сухом; среднее торможение юзом на любом покрытии; невысокая цена.

– Самое слабое торможение на грани блокировки на сухом покрытии; слабое сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на сухом покрытии; сложная управляемость на сухом покрытии; повышенный расход топлива.

872 балла

Рекомендуем для неспешной езды по любым дорогам.

На очередной тест летних шин размера 185/60R14 мы собрали 15 самых ходовых моделей. Все с индексом скорости H (210 км/ч) и индексом нагрузки 82 (475 кг). Свои способности им предстояло демонстрировать на хэтчбеке «Приора» без ABS, поэтому торможения на сухом и мокром покрытиях повторялись на грани блокировки и юзом. В последнем режиме – с 60 км/ч, чтобы не наделать на протекторе проплешин.

Напомним: если вам интересно оценить итоги теста самостоятельно, можете сделать это согласно личным предпочтениям. Мы приводим результаты всех упражнений (в метрах, километрах в час, литрах) и свои оценки по категориям.

Все шины, как обычно, поделили на три ценовые группы – малобюджетную, среднюю и дорогую.

Начинаем с дорогих шин, ценой от 2500 руб. Первое место здесь за прошлогодней новинкой «Нокиан» – Hakka H, но в общем зачете только серебро. А абсолютным победителем стала корейская «Кумхо» (средняя ценовая группа), повторив успех прошлого года.

Sergei 79 for journal-plaza.net

12 место — UNIROYAL RAIN EXPERT (4-е место в среднем ценовом классе)



Место изготовления	Германия
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,9 мм
Твердость	73–76 ед.
Масса шины	6,3 кг
Средняя цена	2300 руб.
Соотношение цена/качество	2,61

Новинка среднего ценового диапазона, судя по рисунку протектора и названию, ориентирована на мокрые дороги.

При скорости 90 км/ч расход топлива средний, а при 120 км/ч – повышенный, хотя это самые легкие шины в тесте.

Громко шуршат протектором, но дорожные неровности гасят хорошо. На прямой заставляют машину слегка плавать и медлить с реакцией на подруливания.

На сухой дороге резкие маневры удаются посредственно, поскольку автомобиль ощутимо запаздывает с откликом на рывки руля. Низкая информативность рулевого управления и вялая, запаздывающая реакция не позволяют быстро и четко прописать желаемую траекторию.

В переставке на мокрой дороге ощущается сдвиг всего автомобиля на ребрах протектора. Великоваты углы поворота руля, есть небольшая задержка в реакции на быстрые повороты. Все это приводит к накоплению ошибок и небольшому заносу, однако управлять машиной удобнее, чем на сухом асфальте.

Торможение, слабое на сухом покрытии на грани юза, улучшается на мокром, особенно при блокировке колес.

Грунтовка допустима в ограниченных дозах.

+ Управляемость на мокром покрытии более понятна, чем на сухом; хорошая плавность хода.

– Слабые тормоза на сухом покрытии при любом способе торможения; повышенный расход топлива на скорости 120 км/ч, сложная управляемость на сухом покрытии.

882 балла

Рекомендуем для любых асфальтовых дорог. Проявляет свои лучшие качества на мокром покрытии.

11 место — MICHELIN ENERGY SAVER (6-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Испания
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,1–7,5 мм
Твердость	69–70 ед.
Масса шины	6,6 кг
Средняя цена	2990 руб.
Соотношение цена/качество	3,38

Создатели энергосберегающей новинки ориентировали ее на низкое сопротивление качению. Им это удалось – шины поставили рекорд экономичности.

Катятся они нешумно, но жестко передают на кузов асфальтовые стыки и выпуклые неровности. По прямой несут машину ровно, однако немного запаздывают при подруливании.

Эти шины явно не предназначены для активной езды, но переставка в наших тестах – упражнение необходимое. На сухом покрытии ее осложняют большие углы поворота руля. Дополнительные трудности создает занос, требующий своевременной корректировки.

На мокром покрытии четкому выполнению сложных маневров вновь мешают большие углы поворота баранки. Автомобиль движется с сильным сносом передней оси, переходящим в более глубокий, чем на сухой дороге, занос, отчего скорость на переставке снижается.

Торможение на сухом покрытии слабое – низкое сопротивление качению даром не дается. Результаты торможения юзом средние и на сухом, и на мокром покрытиях.

Грунтовка допустима в ограниченных дозах.

+ Высокая топливная экономичность, низкий уровень шума.

– Слабые тормоза на сухом покрытии при торможении на грани юза; сложная управляемость на мокром покрытии; небольшие замечания по управляемости на сухом покрытии, курсовой устойчивости и плавности хода.

884 балла

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. Понравятся тем, кому особенно важна высокая топливная экономичность.

10 место — YOKOHAMA C.DRIVE AC01 (3-е место в среднем ценовом классе)



Место изготовления	Япония
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,2 мм
Твердость	63–65 ед.
Масса шины	7,5 кг
Средняя цена	2250 руб.
Соотношение цена/качество	2,53

С этим представителем Востока наши читатели уже хорошо знакомы по предыдущим тестам. При 90 км/ч расход топлива весьма скромный – экономичнее лишь «Мишлен». При 120 км/ч шины удерживаются в категории экономов, хотя и здесь до результата «Мишлена» не смогли дотянуться.

Шумят-фонят протектором, подробно транслируют на кузов дорожные неровности. На прямой слегка плавают, но автомобиль остается в пределах полосы.

Скорость при выполнении переставки на сухом покрытии средняя. Реакции автомобиля слегка затянуты, скорость ограничена резковатым заносом, требующим пресечения.

На мокром асфальте скорость экстремальных маневров относительно высокая. Дальнейшему увеличению мешает сильный, прогрессирующий занос.

Обеспечивают весьма неплохое торможение посуху на грани блокировки, юзом – не так эффективно. Мокрого асфальта, как и на переставке, не боятся: тормозят очень хорошо любым способом.

Грунтовые дороги не рекомендуем.

+ Высокое сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик на мокром покрытии, высокая топливная экономичность.

– Слабые тормоза юзом на сухом асфальте; сложная управляемость на мокром покрытии; небольшие замечания по курсовой устойчивости и уровню комфорта.

888 баллов

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. Понравятся тем, кто ценит прежде всего топливную экономичность и стабильность характеристик в любую погоду.

Второе место (третье в абсолюте) у «Континенталя» с моделью ContiPremiumContact 2. Вплотную к ней расположилась «Пирелли Р6». По соотношению цена/качество (2,70) это самые выгодные шины элитного класса.

Turanza ER300 от «Бриджстоуна» чуть поодаль, на четвертом месте (восьмое в общем зачете). Законодатель мод в формуле 1 в гражданском сегменте предпочитает экономичные технические решения. Видимо, это оправданно – компания-то занимает лидирующее место в мире.

«Гудиер Excellence» – пятое место в ценовом классе (девятое в абсолюте). Один из самых невыгодных по соотношению цена/качество вариантов (3,26). Вполне добротная покрышка, но, как говорится, без искорки, без изюминки. А ведь пару лет назад эта модель у нас была лучшей.

Шестое место (11-е в общем зачете) занимает «Мишлен» с шиной Energy Saver – энергосберегающей. При этом сам по себе результат неплохой (884 балла), но соотношение цена/качество самое разори-

Sergei 79 for journal-plaza.net

СЛОВО ПОБЕДИТЕЛЮ

КИМ ЙОНГ СОНГ
генеральный менеджер представительства Kumho Tires в России



Для компании Kumho Tires российский шинный рынок – один из приоритетных. В России потребитель, как правило, образован и подходит к выбору основательно. Мы намерены выводить на ваш рынок самые последние высокотехнологичные новинки. Шинные тесты, проводимые журналом, очень ценны и для нас, и для всех автомобилистов: они помогают определиться с выбором шин, понять их сильные и слабые стороны, выявить преимущества и недостатки. А соотношение цена/качество позволит согласовать свои возможности с желаниями, что особенно важно в столь сложное время.

9 место — GOODYEAR EXCELLENCE (5-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Китай
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,5–7,8 мм
Твердость	71–72 ед.
Масса шины	7,9 кг
Средняя цена	2900 руб.
Соотношение цена/качество	3,26

Середнячок во всем, не вызывающий ни отрицательных, ни положительных эмоций.

При 90 км/ч шины экономичны, но при увеличении скорости до 120 км/ч переходят в категорию середняков.

Шуршат на дороге, особенно неприятно – по крупнозернистому асфальту. Трясут на крупных неровностях. По прямой идут ровно, на коррекцию курса откликаются с неохотой.

При выполнении экстремальных маневров на сухом покрытии мешает задержка в реакциях автомобиля на действия рулем и занос, возникающий на дуге. Скорость выполнения маневра средняя.

На мокром асфальте опять-таки мешают большие повороты руля, скорость ограничивает сильный занос. Досадно, ведь обычно шины «Гудиер» сильны в «мокрой» управляемости.

Торможение на среднем уровне, стабильное, без выпадов, не зависит от способа сброса скорости и состояния покрытия.

Грунтовые дороги не рекомендуем.

+ Скромный расход топлива на скорости 90 км/ч, стабильная управляемость на любом покрытии.

– Небольшие замечания относительно управляемости (на любом покрытии), курсовой устойчивости и уровня комфорта.

891 балл

Рекомендуем для хороших асфальтовых дорог.

8 место — BRIDGESTONE TURANZA ER 300 (4-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Япония
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,4–8,5 мм
Твердость	63–66 ед.
Масса шины	7,4 кг
Средняя цена	2600 руб.
Соотношение цена/качество	2,86

Шины для формулы 1 сможет создать далеко не каждый. Но вот массовая продукция «Бриджстоуна» в данном случае выглядит весьма скромно.

Шины не страдают отсутствием «аппетита» на любой скорости. При этом весьма комфортны – тихие и мягкие, делают незаметными мелкие и средние неровности. На прямой немного рыскают, вяло реагируют на подруливания.

При выполнении экстремальных маневров на сухой дороге ведут себя примерно и надежно. Плотный, понятный руль и хорошая реакция, в пределе неглубокий занос. Правда, успешная скорость выполнения сложных пируэтов чуть ниже средней.

На мокрой дороге информативность рулевого управления снижается, машина требует более плавной работы рулем. Скорость маневров средняя, ограничена глубоким заносом.

Торможение среднее, за исключением юза на мокрой дороге – в этом упражнении «Бриджстоун» оказался лучше всех. Видимо, разработчики ориентировались не только на ABS.

Грунтовых дорог, даже сухих, лучше избегать.

+ Лучшее торможение юзом на мокром покрытии, понятная управляемость на сухом; хороший уровень комфорта.

– Повышенный расход топлива; сложная управляемость на мокром покрытии; небольшие замечания по курсовой устойчивости.

898 баллов

Рекомендуем для любых дорог с покрытием.

7 место — AMTEL PLANET DC (2-е место в эконом-классе)



Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,2 мм
Твердость	63–65 ед.
Масса шины	7,0 кг
Средняя цена	1850 руб.
Соотношение цена/качество	2,06

Эта модель «Амтела» впервые принимает участие в тесте «За рулем». Шины не настолько экономичные, как другие «планеты», побывавшие в наших руках, однако и транжирами их не назовешь.

Очень тихие, а вот к плавности хода есть небольшие замечания – шины отслеживают и передают на кузов все дорожные неровности. По прямой несут машину ровно, без замечаний.

На сухой дороге позволяют уверенно выполнять сложные маневры. Помогают этому понятный, информативный руль и небольшие углы его поворота. Скорость, увы, самая скромная, ограничена небольшим заносом. Полагаем, что виноваты в этом не очень высокие сцепные свойства покрышек.

На мокром покрытии скорость успешного выполнения экстремальных маневров средняя, ограничена небольшим сносом передней оси. Поведение автомобиля остается понятным.

Торможение чуть ниже среднего уровня, за исключением юза на мокрой дороге – здесь тормозной путь весьма велик.

Грунтовые дороги допустимы в ограниченных дозах.

+ Понятная управляемость на любом покрытии, хорошая курсовая устойчивость.

– Очень слабое торможение юзом на мокром покрытии, небольшие замечания по плавности хода.

899 баллов

Рекомендуем для хороших дорог. И в первую очередь для автомобилей, оснащенных ABS.

Sergei 79 for journal-plaza.net

6 место — TOYO PROXES CF-1 (2-е место в среднем ценовом классе)



Место изготовления	Япония
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,9–8,0 мм
Твердость	61–62 ед.
Масса шины	7,0 кг
Средняя цена	2150 руб.
Соотношение цена/качество	2,35

Наши давние знакомцы со временем становятся только лучше. Неплохое сочетание цены и качества для шин среднего ценового диапазона.

По экономичности – на среднем уровне. Шуршат протектором при качении, меняя звук в зависимости от покрытия. Потряхивают на любых неровностях, вплоть до мелких. На высокой скорости слегка водят машину из стороны в сторону, правда, в пределах полосы.

Выполнение экстремальных маневров на сухом покрытии не представляет труда благодаря надежному и понятному поведению «Лады». Плавный, мягкий, хорошо прогнозируемый занос позволяет достичь высокой скорости на переставке.

На мокрой дороге скорость выполнения сложных маневров средняя: плавный занос подсказывает, что быстрее ехать не нужно. Однако никаких проблем с управляемостью не возникает.

На грани блокировки колес обеспечивают очень хорошее торможение и на сухой, и на мокрой дороге, юзом чуть хуже – здесь результаты на среднем уровне.

Грунтовые дороги не рекомендуем.

Очень хорошие тормоза на грани блокировки на любом покрытии; понятная управляемость на любом покрытии.

Небольшие замечания по курсовой устойчивости, уровню шума и плавности хода.

914 баллов

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог.

5 место — CORDIANT COMFORT PS-400 (1-е место в эконом-классе)



Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	направленный
Глубина рисунка протектора	7,3–7,5 мм
Твердость	69–70 ед.
Масса шины	6,7 кг
Средняя цена	1800 руб.
Соотношение цена/качество	1,97

Появившись совсем недавно в линейке «Кордиант», модель за прошедший год заметно улучшила свои характеристики. Понятно, что «Сибур» подверг шины модернизации, причем успешно. Результат – первое место в эконом-классе.

Расход топлива при любой скорости остается на среднем уровне – практически такой же, как у «Амтела» и «Тойо». По курсовой устойчивости замечаний нет, руль плотный, с четким «нулем». Комфортными эти шины не назовешь: они кряхтят, слегка раздражая слух, и крепко потряхивают на любых неровностях.

Переставка на сухой дороге успешно выполняется на довольно высокой скорости. Поведение «Лады» понятно, скорость ограничена легким заносом, который легко корректировать.

На мокрой дороге поведение машины остается без изменений, что весьма приятно, хотя скорость заметно падает.

Тормозной путь на грани блокировки на сухом покрытии очень хорош, на мокром – средний. Примечательно, что заблокировать колеса не страшно, поскольку юзом они тормозят просто отлично, на сухом покрытии – лучше всех.

Грунтовых дорог, даже сухих, лучше избегать.

Лучшее торможение юзом на сухом покрытии и отличное на мокром; понятная управляемость на любом покрытии; хорошая курсовая устойчивость.

Замечания относительно плавности хода и небольшие претензии к уровню шума.

916 баллов

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог.

4 место — PIRELLI CINTURATO P6 (3-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Испания
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	8,3–8,5 мм
Твердость	68–69 ед.
Масса шины	7,2 кг
Средняя цена	2500 руб.
Соотношение цена/качество	2,70

Слово «Чинтурато» подсказывает, что популярная модель «Пирелли Р6» модернизирована.

Эти шины оказались самыми неэкономичными. Комфортность (уровень шума в салоне и плавность хода) тоже не главный их козырь: все неровности подробно передаются на кузов. По прямой несут машину ровно, без замечаний.

На сухом покрытии повторять раз за разом переставку – одно удовольствие. Реакции на руле четкие. Скорость выполнения маневра высокая, ограничена неглубоким, самоустраняющимся заносом.

На мокром асфальте ситуация чуть меняется – явных поводов для замечаний нет, просто удовольствие от рулежки пропадает. С ростом скорости увеличиваются углы поворота руля и на смену удовольствию приходит работа. Увеличить скорость, а она здесь чуть выше средней, не позволяет занос.

Торможение лучшее на сухой дороге, отличное (в первой пятерке) на мокрой – покрышки позволяют очень легко контролировать момент блокировки колес. В юзе величина тормозного пути тоже хороша.

Грунтовые дороги не рекомендуем.

Лучшее торможение на сухом покрытии на грани блокировки, отличное – при других условиях; понятная управляемость на любом покрытии; хорошая курсовая устойчивость.

Повышенный расход топлива; замечания по плавности хода, небольшие претензии к уровню шума.

926 баллов

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. На сухой дороге подарят удовольствие опытным любителям быстрой езды.

тельное (3,38). Оправданием этому могут служить сильные «антикризисные» позиции – топливная экономичность и ресурс.

В среднем ценовом классе – в нашем случае это шины ценой от 1950 до 2300 руб. – гонку возглавил «Кумхо» с моделью Solus KH-17. Приятный сюрприз – отличные шины по разумной цене! Соотношение цена/качество весьма привлекательное: 2,06 – на уровне эконом-класса.

Вторыми в классе (шестое место в абсолютном зачете) оказались шины «Тойо» – известная модель Proxes CF-1. Уже не первый год они среди «настоятельно рекомендуемых»: завидная стабильность.

Третье место здесь у «Йокогамы». Ее C.drive – явный конкурент покрышке «Тойо CF-1», но по цене/качеству менее выгодная: 2,53 против 2,35. Судя по полученным результатам, «Йоко», как и «Мишлен», сделала основную ставку на экономию топлива. В общем зачете шины показали весьма близкие результаты – разница составила всего 4 балла.

На четвертом месте новинка от производителя «шин дождя» «Унироял» – Rain Expert. Оценка, превышающая 880 баллов, говорит о достойном уровне покрышек.

Пятым в этом списке (14-е место в общем зачете) оказался «Мак-

Sergei 79 for journal-plaza.net

3 место — CONTINENTAL CONTIPREMIUMCONTACT 2 (2-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Португалия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	7,2–7,9 мм
Твердость	73–75 ед.
Масса шины	6,7 кг
Средняя цена	2700 руб.
Соотношение цена/качество	2,91

Шины «Конти» последнее время будто прописались на подиуме.

Жаль, сэкономить топливо не удастся. При 90 км/ч расход на среднем уровне, при 120 км/ч – повышенный. Комфорт оставляет желать лучшего, шины жесткие, создают раздражающий шумовой фон, а кроме того, озвучивают, особенно в непрогретом состоянии, все стыки и швы, как звонкий мяч. По курсовой устойчивости замечаний нет – несут машину ровно.

Переставка посуху удается на очень высокой скорости, поскольку поведение машины остается четким и понятным, без изъянов. Предельная скорость ограничена легким заносом.

На мокрой дороге слегка досаждают немного увеличивающиеся углы поворота баранки. Скорость выполнения маневра чуть ниже, чем на сухом покрытии.

Торможение на грани блокировки отличное на сухом покрытии, а на мокром – рекордное. Юзом тоже тормозят замечательно – на мокром покрытии уступают рекордсмену упражнения «Бриджстоуну» всего 0,1 м.

Грунтовку не рекомендуем.

+ Лучшее торможение на грани блокировки на мокром покрытии и отличное – на сухом, понятная управляемость на любом покрытии; хорошая курсовая устойчивость.

– Великоват расход топлива, есть замечания по плавности хода и уровню шума.

926 баллов

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. Понравятся любителям быстрой езды и тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду.

2 место — NOKIAN HAKKA H (1-е место в классе дорогих шин)



Место изготовления	Россия
Рисунок протектора	асимметричный
Глубина рисунка протектора	8,6–8,7 мм
Твердость	69 ед.
Масса шины	7,1 кг
Средняя цена	2650 руб.
Соотношение цена/качество	2,82

Прошлогодняя новинка показала себя лучше, чем в прошлогоднем тесте.

За год шины (кстати, российского производства) подтянулись в экономичности. На дороге ведут себя тихо, мягко проходят крупные неровности, потряхивая на мелких. На прямой удерживают машину без замечаний.

На сухой переставке «Лада» управляется легко и просто, доставляя водителю удовольствие. Скорость экстремальных маневров высокая, ограничена легким, самоустраняющимся заносом.

На мокрой дороге шины поставили рекорд скорости нашего теста – понятно, что замечаний по рулежке даже быть не может. Своеобразным ограничителем служит плавный занос (водитель легко парирует его небольшим поворотом руля). Сложный маневр можно выполнить и повторить несколько раз подряд без каких-либо проблем.

Торможение без блокировки отличное на любом покрытии. В условиях блокировки результаты торможения на мокром покрытии отличные, практически совпадают с достижениями «Конти», на сухом – очень хорошие.

На грунтовку лучше не выезжать.

+ Отличное торможение на грани блокировки; понятная и стабильная управляемость на любом покрытии; высокая топливная экономичность; хорошая курсовая устойчивость; невысокий уровень шума.

– Небольшие замечания по плавности хода, торможение юзом на сухом покрытии среднее.

939 баллов

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. Понравятся любителям быстрой езды и тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду наряду с топливной экономичностью.

1 место — KUMHO SOLUS KH-17 (1-е место в среднем ценовом классе)



Место изготовления	Корея
Рисунок протектора	симметричный
Глубина рисунка протектора	7,6–8,0 мм
Твердость	63–65 ед.
Масса шины	9,3 кг
Средняя цена	1950 руб.
Соотношение цена/качество	2,06

Шины этой компании в прошлогоднем тесте оказались лучшими. Новая победа говорит, что первый успех был неслучайным.

Расход топлива с этими покрышками скромный. По шумности замечаний нет, а вот плавность хода неидеальная – машину потряхивает даже на микронеровностях. Видимо, сказывается, что шины самые тяжелые в тесте. По прямой «Лада», обутая в корейскую резину, идет без замечаний.

На сухом покрытии позволили установить рекорд теста при выполнении переставки – 70,5 км/ч. Конечно, помог острый, четкий руль с хорошей информативностью, от которого испытываешь удовольствие. Отменное сочетание поперечных сцепных свойств и уводных характеристик.

На мокрой дороге реакция на руль остается отменной, поведение автомобиля – понятным, а управление им, как и посуху, вызывает массу положительных эмоций. Скорость довольно высока.

Торможение на грани блока – отличное, третий результат на сухом и на мокром покрытиях; при блокировке колес тормозной путь средний.

Грунтовку не рекомендуем.

+ Отличное торможение на грани блокировки; понятная и стабильная управляемость на любом покрытии; высокая топливная экономичность; хорошая курсовая устойчивость; невысокий уровень шума.

– Небольшие замечания по плавности хода; средние показатели торможения юзом на любом покрытии.

944 балла

Настоятельно рекомендуем для хороших асфальтовых дорог. Понравятся любителям быстрой езды и тем, кому важна стабильность характеристик в любую погоду наряду с топливной экономичностью.

сис». Амбициозные тайваньские шинники бесцеремонно расталкивают соседей по рыночной нише, отвоевывая себе пространство. Однако по уровню характеристик их шина оказалась слабее дешевой «Камы Euro». Тайваньским покрышкам удалось превзойти – ощутимо! – только китайские Champiro. Впрочем, рынок сам рассудит, насколько востребованными они окажутся. Цена определена правильно, она соответствует возможностям покрышки (соотношение цена/качество – 2,27).

В эконом-классе (представлен шинами за 1750–1850 руб.) и отечественном шинпроме произошел маленький переворот. На первое место выбрался «Кордиант», оставив позади немало именитых производителей. За что удостоен пятого места в абсолютном зачете, а сами покрышки получили титул «настоятельно рекомендуемых». Соотношение цена/качество самое привлекательное в нашем тесте – 1,97.

Немного отстав от постоянного конкурента в сегменте недорогих шин, «Амтел Planet DC» занял седьмое ме-

Sergei 79 for journal-plaza.net

Расход топлива на V передаче
при 120 км/ч

		л/100км	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	7,3	47,9
2	Nokian Hakka H	7,3	47,9
3	Continental ContiPremiumContact2	7,5	46,7
4	Pirelli Cinturato P6	7,6	46,1
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	7,4	47,3
6	Toyo Proxes CF-1	7,4	47,3
7	Amtel Planet DC	7,4	47,3
8	Bridgestone Turanza ER 300	7,5	46,7
9	Goodyear Excellence	7,4	47,3
10	Yokohama C.drive AC01	7,2	48,6
11	Michelin Energy Saver	7,0	50,0
12	Uniroyal Rain Expert	7,5	46,7
13	Kama Euro-224	7,5	46,7
14	Maxxis MA-E1	7,3	47,9
15	GT Champiro 128	7,2	48,6
	Коэффициент значимости		5

Расход топлива на V передаче
при 90 км/ч

		л/100км	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	5,4	58,9
2	Nokian Hakka H	5,4	58,9
3	Continental ContiPremiumContact2	5,5	57,8
4	Pirelli Cinturato P6	5,7	55,8
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	5,5	57,8
6	Toyo Proxes CF-1	5,5	57,8
7	Amtel Planet DC	5,5	57,8
8	Bridgestone Turanza ER 300	5,7	55,8
9	Goodyear Excellence	5,4	58,9
10	Yokohama C.drive AC01	5,4	58,9
11	Michelin Energy Saver	5,3	60,0
12	Uniroyal Rain Expert	5,5	57,8
13	Kama Euro-224	5,7	55,8
14	Maxxis MA-E1	5,7	55,8
15	GT Champiro 128	5,6	56,8
	Коэффициент значимости		6

Скорость при выполнении перестаквки
на мокром асфальте

		км/ч	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	66,4	158,7
2	Nokian Hakka H	67,0	160,0
3	Continental ContiPremiumContact2	66,3	158,3
4	Pirelli Cinturato P6	65,7	157,0
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	65,3	156,1
6	Toyo Proxes CF-1	65,3	156,1
7	Amtel Planet DC	65,2	155,8
8	Bridgestone Turanza ER 300	65,3	156,1
9	Goodyear Excellence	65,1	155,6
10	Yokohama C.drive AC01	66,7	159,3
11	Michelin Energy Saver	64,7	154,6
12	Uniroyal Rain Expert	65,3	156,1
13	Kama Euro-224	65,7	157,0
14	Maxxis MA-E1	64,0	153,0
15	GT Champiro 128	64,1	153,2
	Коэффициент значимости		16

Скорость при выполнении перестаквки
на сухом асфальте

		км/ч	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	70,5	140,0
2	Nokian Hakka H	68,2	135,7
3	Continental ContiPremiumContact2	69,1	137,5
4	Pirelli Cinturato P6	68,5	136,3
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	68,2	135,4
6	Toyo Proxes CF-1	69,5	138,3
7	Amtel Planet DC	66,0	131,3
8	Bridgestone Turanza ER 300	66,8	132,9
9	Goodyear Excellence	67,4	134,0
10	Yokohama C.drive AC01	67,5	134,3
11	Michelin Energy Saver	67,7	134,7
12	Uniroyal Rain Expert	67,0	133,3
13	Kama Euro-224	66,7	132,7
14	Maxxis MA-E1	66,4	132,1
15	GT Champiro 128	66,7	132,7
	Коэффициент значимости		14

Тормозной путь (60-0 км/ч)
юзом на мокром асфальте

		м	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	17,8	85,4
2	Nokian Hakka H	17,1	88,9
3	Continental ContiPremiumContact2	17,0	89,5
4	Pirelli Cinturato P6	17,4	87,4
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	17,3	87,9
6	Toyo Proxes CF-1	17,9	85,0
7	Amtel Planet DC	20,0	76,1
8	Bridgestone Turanza ER 300	16,9	90,0
9	Goodyear Excellence	18,4	82,7
10	Yokohama C.drive AC01	18,0	84,5
11	Michelin Energy Saver	18,3	83,1
12	Uniroyal Rain Expert	17,4	87,4
13	Kama Euro-224	18,1	84,0
14	Maxxis MA-E1	18,7	81,3
15	GT Champiro 128	20,1	75,7
	Коэффициент значимости		9

Тормозной путь (60-0 км/ч)
юзом на сухом асфальте

		м	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	17,3	75,4
2	Nokian Hakka H	17,3	75,4
3	Continental ContiPremiumContact2	17,5	74,5
4	Pirelli Cinturato P6	16,6	78,6
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	16,3	80,0
6	Toyo Proxes CF-1	17,5	74,5
7	Amtel Planet DC	17,2	75,8
8	Bridgestone Turanza ER 300	17,4	74,9
9	Goodyear Excellence	17,5	74,5
10	Yokohama C.drive AC01	17,8	73,3
11	Michelin Energy Saver	17,4	74,9
12	Uniroyal Rain Expert	18,4	70,9
13	Kama Euro-224	16,8	77,6
14	Maxxis MA-E1	18,7	69,7
15	GT Champiro 128	17,6	74,1
	Коэффициент значимости		8

Тормозной путь (80-0 км/ч)
на мокром асфальте

		м	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	29,1	87,8
2	Nokian Hakka H	28,6	89,4
3	Continental ContiPremiumContact2	28,4	90,0
4	Pirelli Cinturato P6	29,2	87,5
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	31,0	82,5
6	Toyo Proxes CF-1	29,2	87,5
7	Amtel Planet DC	30,9	82,7
8	Bridgestone Turanza ER 300	29,9	85,5
9	Goodyear Excellence	29,7	86,1
10	Yokohama C.drive AC01	30,4	84,1
11	Michelin Energy Saver	30,4	84,1
12	Uniroyal Rain Expert	30,6	83,5
13	Kama Euro-224	33,2	77,0
14	Maxxis MA-E1	31,6	80,9
15	GT Champiro 128	32,6	78,4
	Коэффициент значимости		9

Тормозной путь (100-0 км/ч)
на сухом асфальте

		м	Баллы
1	Kumho Solus KH-17	44,2	79,3
2	Nokian Hakka H	44,0	79,6
3	Continental ContiPremiumContact2	44,6	78,6
4	Pirelli Cinturato P6	43,8	80,0
5	Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	45,1	77,7
6	Toyo Proxes CF-1	44,7	78,4
7	Amtel Planet DC	46,5	75,4
8	Bridgestone Turanza ER 300	45,2	77,5
9	Goodyear Excellence	45,8	76,5
10	Yokohama C.drive AC01	45,0	77,9
11	Michelin Energy Saver	48,1	72,8
12	Uniroyal Rain Expert	46,9	74,7
13	Kama Euro-224	48,8	71,8
14	Maxxis MA-E1	47,4	73,9
15	GT Champiro 128	47,7	73,5
	Коэффициент значимости		8

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

Шины	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт		Проходимость	Баллы
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		Внутренний шум	Плавность хода		
1. Kumho Solus KH-17	9/54	9/72	8/40	8/24	7/21	6	**944**
2. Nokian Hakka H	9/54	8/64	8/40	8/24	7/21	5	**939**
3. Continental ContiPremiumContact2	9/54	8/64	8/40	6/18	6/18	6	**927**
4. Pirelli Cinturato P6	9/54	8/64	8/40	7/21	6/18	5	**926**
5. Cordiant Comfort PS-400 (K87)S	8/48	8/64	8/40	7/21	6/18	6	**916**
6. Toyo Proxes CF-1	8/48	8/64	7/35	7/21	7/21	6	**914**
7. Amtel Planet DC	8/48	8/64	8/40	8/24	7/21	6	**899**
8. Bridgestone Turanza ER 300	8/48	6/48	7/35	8/24	8/24	6	**898**
9. Goodyear Excellence	7/42	7/56	7/35	7/21	7/21	6	**891**
10. Yokohama C.drive AC01	7/42	6/48	7/35	7/21	7/21	6	**888**
11. Michelin Energy Saver	7/42	6/48	7/35	8/24	7/21	6	**884**
12. Uniroyal Rain Expert	6/36	7/56	7/35	7/21	8/24	7	**882**
13. Kama Euro-224	6/36	7/56	7/35	7/21	7/21	8	**872**
14. Maxxis MA-E1	6/36	6/48	8/40	7/21	7/21	6	**861**
15. GT Champiro 128	6/36	5/40	7/35	7/21	7/21	6	**846**
Коэффициент значимости	6	8	5	3	3	вне зачета	

Примечание: числитель – экспертная оценка, знаменатель – начисленные баллы.

дорогие
средней цены
эконом-класса

сто в общем зачете. Результат очень неплохой.

На третьем месте «Кама Euro-224», продукт Нижнекамского шинного завода. Эта покрышка, значительно отстав от соотечественников (от «Амтела» – на 27 баллов, от «Кордианта» – на 44 балла) заняла 13-е место в абсолютном зачете. Хорошо, что стоит недорого!

Замыкают шествие, повторив прошлогодний результат, китайские GT Champiro 128. Самые слабые и не по чину дорогие в эконом-классе шины: цена/качество – 2,13. **ЗР**

Шины тестировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

Sergei 79 for journal-plaza.net



С ветерком – ионным

Можно ли, стоя в пробке, дышать свежим горным воздухом? Ответ на этот вопрос искал Алексей Воробьев-Обухов.

Как уже давно установили ученые, целебный воздух климатических курортов отличается от загазованной атмосферы мегаполисов не только отсутствием вредных примесей, пыли, но и повышенным содержанием отрицательных ионов кислорода, благотворно влияющих на организм.

А можно ли искусственно облагородить воздух в салоне автомобиля, находящегося в центре большого города? Да, если, во-первых, отфильтровать взвешенные микрочастицы салонным фильтром и, во-вторых, установить ионизатор воздуха – по сути, люстру Чижевского в миниатюре. Этот не слишком сложный прибор включает в себя высоковольтный (20–30 кВ) преобразователь напряжения и игольчатый электрод коронного разряда, с которого и стекают «лишние» электроны, тут же заряжая молекулы газов, составляющих атмосферу, и – как побочный эффект – частицы пыли. Последние устремляются к положительному электроду, в роли которого выступает корпус авто, и оседают на нем. Так что не удивляйтесь тому, что при постоянном использовании ионизатора обивка салона будет загрязняться быстрее. Но это лучше, чем «пачкать» легкие.

Досье восьми ионизаторов, обнаруженных нами в торговой сети, приведены ниже в порядке возрастания цены. Измерения проводили непосредственно в салоне легкового авто, поскольку именно на такой объем и рассчитана производительность автомобильных ионизаторов. Согласно СанПиН 2.2.4.1294-03 в каждом кубическом сантиметре воздуха должно быть не менее 600 и не более 50 000 аэроионов. В горах и у моря, кстати, концентрация отрицательных аэроионов не меньше 5000 шт./см^3, на городских улицах – порядка 100–200, в квартирах – ничтожные 40–50 шт./см^3. Все изделия по нашей просьбе проверили в специальной лаборатории. Нас интересовало, дают ли они реальный эффект и не обладают ли вредным побочным действием, способствуя повышению концентрации озона – сильнейшего окислителя раздражающего действия. Его содержание согласно нормам ГН 2.2.5.1313-03 не должно превышать 0,1 мг/м^3.

В заключение с сожалением отметим: хотя, «по слухам», существуют отечественные ионизаторы воздуха для автомобилей (например, «Янтарь-5Т»), полки магазинов заполнены исключительно импортом. Увы...

Sergei 79 for journal-plaza.net

ИОННЫЙ ОЧИСТИТЕЛЬ ВОЗДУХА XJ-600

Ориентировочная цена – 470 руб.

Изделие фирмы Air Comfort (Милан) оказалось рекордсменом экономичности: потребляемый ток – всего 2 мА. При этом оно обеспечивает концентрацию отрицательных аэроионов 1750, а положительных –1530 шт./см^3, и это также минимальные показатели в нашем тесте. Содержит электростатический пылеуловитель, на котором должны за компанию оседать аллергены и болезнетворные микроорганизмы. Прибор крепится на торпедо на застежке-липучке (входит в комплект), что позволяет убирать его с глаз долой, если оставляете авто без присмотра. Ионизатор имеет индивидуальный серийный номер, что внушает доверие к производителю. Этот прибор с учетом его параметров больше подойдет для автомобилей малого класса.



ОСВЕЖИТЕЛЬ ВОЗДУХА И ИОНИЗАТОР AF 606

Ориентировочная цена – 500 руб.

Приборчик берлинской фирмы My Car вставляется непосредственно в гнездо прикуривателя и потребляет из него 96 мА. На расстоянии 50 см от работающего устройства концентрация отрицательных аэроионов составила 2820, положительных – 1750 шт./см^3. Это, конечно, еще не горный воздух, но уже что-то полезное. Русскоязычной инструкции нет, спасибо хотя бы за предупреждение на английском: в случае возникновения помех радиоприему использовать прибор через удлинитель. При работе явственно ощущается запах озона, хотя превышения ПДК приборы не зафиксировали.



На правах рекламы



Sergei 79 for journal-plaza.net

ОЧИСТИТЕЛЬ ВОЗДУХА – ИОНИЗАТОР CN-23

Ориентировочная цена – 600 руб.

Продукт австрийской фирмы Cyclone тоже вставляется прямо в гнездо прикуривателя, но оснащен встроенным электровентилятором (!), поворотным шарниром и угольным фильтром, который , как утверждается, абсорбирует сигаретный дым и выхлопные газы до полного исчезновения запаха. Русскоязычная инструкция подробно рассказывает о пользе аэроионов и обращении с прибором. Вызывает сомнения лишь рекомендация по периодической очистке угольного фильтра пылесосом: пыль-то удалится, а вот абсорбирующие свойства такой очисткой не восстановить. Тем не менее: потребляемый ток лишь 70 мА, а концентрация отрицательных аэроионов составила 25 700 шт./см³. Отличный результат, однако этот прибор, как и все описываемые, почти не создает положительных ионов, что считается недостатком.



ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ-ИОНИЗАТОР XJ-801

Ориентировочная цена – 750 руб.

Ионизатор шанхайской фирмы Neo-Tec может работать от гнезда прикуривателя или от четырех батареек AA. Наполняет каждый кубический сантиметр воздуха 8200 отрицательными аэроионами – достойный уровень. Одновременно слегка (40% ПДК) озонирует его, что дает обеззараживающий эффект. Хотя внутри нет вентилятора, поток ионов явственно ощущается как свежий ветерок. Потребление энергии – 121 мА. Выходит, использована не самая эффективная электросхема. Но для бортовой сети такой ток сущие пустяки. Прибор устанавливается на торпедо либо крепится присоской к ветровому стеклу.



ОЧИСТИТЕЛЬ ВОЗДУХА GH-2130

Ориентировочная цена – 1500 руб.

Итальянский Air Comfort предлагает также значительно более солидное (по сравнению с начавшим наш список) изделие для очистки и облагораживания воздуха. Оно снабжено, кроме ионизатора, системой из трех фильтров: угольного, 3M Filtrete на основе «запатентованной нанотехнологии», задерживающего частицы размером от 0,3 мкм, и никелевого фотокаталитического, уничтожающего бактерии и вирусы. В корпусе установлены также вентилятор, бактерицидная УФ-лампа и картридж для ароматизатора. Производительность прибора неслабая: приборы показали концентрацию аэроионов 23 500 шт./см³, озона тоже получилось немало – 0,12 мг/м³, что на 20% выше ПДК. Но это, конечно, в салоне автомобиля компакт-класса. На случай использования в быту предусмотрен сетевой адаптер. Из прикуривателя же прибор забирает 220–290 мА (в зависимости от режима вентилятора).



ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ-ИОНИЗАТОР XJ-2000

Ориентировочная цена – 1700 руб.

Еще одно изделие фирмы Neo-Tec. В автомобиле этот огромный прибор можно установить разве что на задней полке. Его особенность – дополнительный электростатический фильтр, на котором, как обещает изготовитель, оседают частицы пыли, бактерии и вирусы. Производительность настолько велика, что в каждом кубике воздуха образуется 245 000 отрицательных аэроионов, выход озона – 0,14 мг/м³. Рекомендуем этот ионизатор скорее для помещений, чем для автомобилей, благо в комплекте есть сетевой адаптер. Подойдет прибор и для магистральных автобусов. Потребление тока – 185 мА. Предусмотрен режим работы Low, в котором ионизатор работает по 3 минуты в пятиминутном цикле, но и в этом случае концентрация ионов для салона легковушки слишком высока.





ИОНИЗАТОР НА РЕШЕТКУ КОНДИЦИОНЕРА S163

Ориентировочная цена – 800 руб.

Этот ионизатор японской фирмы Seiwa – самый удивительный. Он отличается от всех прочих отсутствием (!) электропитания. Как же образуются обещанные ионы? А никак. Поток воздуха из штатного дефлектора просто раскручивает крыльчатку, вероятно, для того, чтобы уменьшить интенсивность прямого обдува седоков. Но ионам взяться решительно неоткуда. Мы даже подумали было, нет ли там радиоактивных изотопов (они тоже могут ионизировать воздух). Проверка, однако, показала их полное отсутствие. На одном из сайтов, посвященных прибору, утверждается, что ионы «вморожены» в материал крыльчатки и должны выделяться при нагреве до 40°С, то есть при обдуве горячим воздухом. Результат наших измерений был нулевым.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОЧИСТИТЕЛЬ ВОЗДУХА MULTIFRESH CN-13

Ориентировочная цена – 1000 руб.

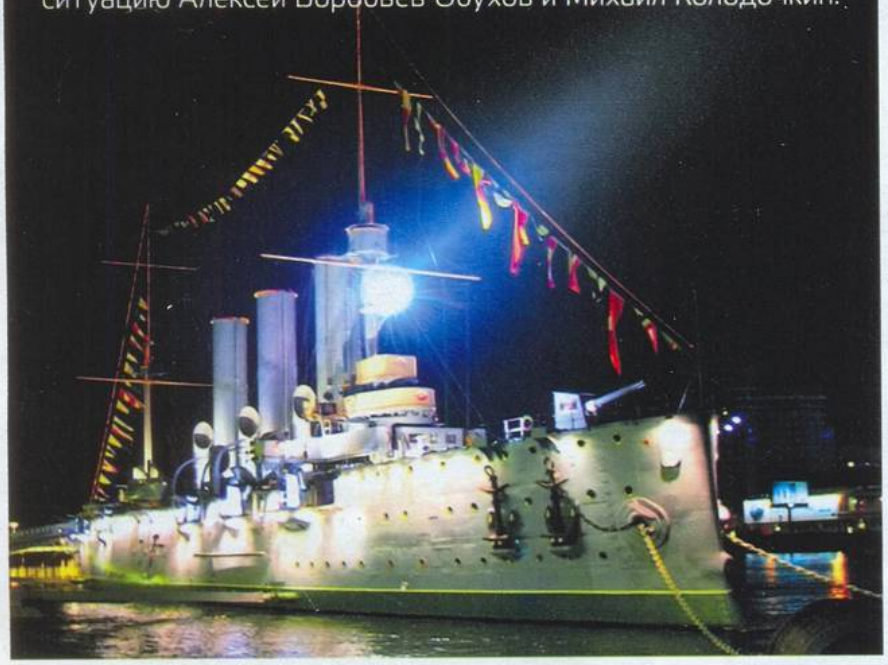
Это изделие от Cyclone отличается завидной всеядностью: энергию может черпать хоть из гнезда прикуривателя, хоть из сети, хоть от компьютера через USB-порт, хоть от трех батареек AA. Потребляемый ток – 65 мА. В комплекте два пакетика с ароматизатором, через слой которого встроенный вентилятор прогоняет воздух, который затем изрядно (до 193 000 шт./см³) насыщается аэроионами. Такая производительность под стать не салону авто, а, пожалуй, комнате. Кроме того, приборы зафиксировали небольшое (на 10%) превышение ПДК по озону. А потому мы рекомендовали бы использовать устройство, по крайней мере, в мини-вэнах, а то и в автобусах.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Ксенонсенс

«Колхозный ксенон» отныне разрешен! Читатель, сделавший это открытие, уверенно ссылался на свежую поправку к действующему стандарту. Комментируют ситуацию Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Шустрый читатель, позвонивший в редакцию, был счастлив: его древнее авто, рожденное в 80-е годы прошлого века, теперь сверкает своими ксенонками на законных основаниях! А для непонятливых гаишников он возит с собой документ, купленный в магазине стандартов, – ГОСТ Р 51709–2001 с поправками. Там сказано, что пункт 4.3.2.2, ранее запрещавший использование газоразрядных источников света на автомобилях, не оборудованных автоматическими корректорами фар, теперь отменен!

Открываем упомянутый документ: да, все верно. Более того, заодно отменен и запрет на езду с рассеивателями, имеющими трещины и прочие дефекты! Вот совсем без стекла на фаре ездить нельзя, а с разбитым – сколько угодно.

Похоже, мы что-то недопонимаем. А если чего-то не знаешь, надо спросить знающего человека.

В ЧЕМ ОПАСНОСТЬ?

Техническую сторону вопроса нам изложил заведующий отделом перспективных световых приборов и средств их диагностики ФГУП НИИАЭ кандидат технических наук Л. Новаковский. Его мнение однозначно: поправка безграмотна! Да, ксеноновые лампы ярче галогеновых, но беда в том, что далеко не весь этот свет попадает на дорогу. Ведь ни один отражатель не является идеально гладким, а потому часть света отражается от его микронеровностей самым непредсказуемым образом. Доля такой паразитной засветки тем больше, чем меньше длина волны излучения, а дуговой разряд испускает более коротКую волну, чем раскаленная нить! Стало быть, ксенонки дают больший процент вредного света, бьющего по глазам. Недаром ведь фирменные отражатели фар, предназначенных для газоразрядных ламп, имеют меньшую шероховатость по сравнению с обычными.

Помутнение, грязь или вода на стекле фары опять-таки повышают ослепляющий эффект. Поэтому рассеиватели ксеноновых фар делают из особо прозрачного поликарбоната, более стойкого к воздействию абразивных частиц и ультрафиолетового излучения.

А что думают насчет «колхозного ксенона» ведущие производители лампочек? В компании «Филипс» нам пояснили, что разные отражатели галогеновым и ксеноновым лампам нужны еще и потому, что нить накаливания и электрическая дуга совершенно по-разному формируют световой поток! И никакая регулировка не спасет от ослепления.

Что же, игра идет в одни ворота? Неужели нет контраргументов? Они обнаружились… в ГИБДД. Там никакой проблемы не видят. Да, в ГОСТ внесена некая поправка, но о каких-либо послаблениях для дорожных разгильдяев речь не идет. Более того, новый стандарт предназначен для эксплуатационных служб, а для участников движения основополагающий документ прежний – ПДД. А там про корректоры как ничего не было, так и нет – о чем же разговор?

Да все о том же: можно ли устанавливать в обычные фары ксеноновые лампочки?

МНЕНИЕ ЗАКОНА

С ксеноновыми лампочками все ясно: нельзя! Это прямое нарушение пункта 3.4 «Перечня неисправностей...» к ПДД, запрещающего применение рассеивателей и ламп, не соответствующих типу светового прибора. А заменить всю фару запрещает пункт 3.1, согласно которому количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов определяются конструкцией транспортного средства. Более того, там же есть еще пункт 7.18, который вообще запрещает вносить в конструкцию автомобиля какие бы то ни было изменения!

Между прочим, упомянутая выше малая длина волны ксенона фактически подписала ему смертный приговор в мировом масштабе! Вы пробовали глядеть без защитных очков на дуговую сварку? Дуга в газоразрядной лампе – это, по сути, то же самое. Так вот, яркий свет с длиной волны меньше 470 нм (а он у ксеноновых ламп как раз такой) постепенно приводит к… отслоению сетчатки! Попытки разработчиков сделать свет «теплее» тут же снижали основное достоинство ксенонок – их эффективность. Вот почему современный ксенон лишен будущего. Оно за мощными светодиодами. Как только немного подешевеют, ксенон уйдет в историю. А с ним и непонятные поправки к серьезным документам. ЗР

Незаконный ксенон опасен! И, слава богу, запрещен ПДД.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Зажигание с Киевского вокзала

Если инженерная идея, заложенная в изделие, оказывается удачной, ее, как правило, пытаются слизать. Очередной пример такой кражи приводит Михаил Колодочкин.

Оригинальное питерское изделие «Сонар-ИК», предназначенное для модернизации штатной системы зажигания автомобилей ВАЗ-2101–2107, мы описывали еще в ЗР, 2000, № 2. Достаточно снять механический прерыватель, установить вместо него небольшой приборчик хитрой формы – и бесконтактное электронное зажигание готово! Вращающийся валик распределителя своими выступами будет периодически прерывать инфракрасный луч, испускаемый приборчиком, управляя таким образом встроенным электронным ключом. И никаких дополнительных элементов снаружи, все просто. Возня с контактами навсегда уходит в прошлое...

Время показало, что идея оказалась стоящей – барахло не стали бы воровать! В результате у продукта питерского ООО «ПКФ «Сонар» появился братец – по всей видимости, с Киевского вокзала: в одном из фальшивых паспортов мы нашли ссылку на кировоградское ПО «Темп». А последние партии изделий, заполонивших московский авторынок «Южный порт», сопровождены просто черно-белыми копиями настоящего паспорта, прилагаемого к своему изделию петербуржцами. К счастью, отличить «принца» от «нищего» несложно – при покупке не постесняйтесь взять образец в руки и внимательно рассмотреть. Отличий довольно много: изучите надписи на корпусе, оцените цвет проводов и качество изготовления отдельных элементов, возьмите в руки описание изделия. Самоделка выдает себя с головой. Как обычно, советуем вам обходить стороной рынки и прочие развалы – шанс нарваться на подделку там значительно выше. А наши фото помогут сделать правильный выбор. ЗР

Примечание. *Зеленым цветом выделены характерные особенности оригинала, а стрелки красного цвета указывают на подделку.*



На верхней части корпуса поддельного изделия отсутствует надпись «Санкт-Петербург». Сбоку на оригинале размещен гарантийный стикер желтого цвета – у подделки его нет. Кроме того, у оригинала все провода черного цвета, а у подделки – как придется.

Алюминиевая подложка питерского изделия штампованная, у самозванца – фрезерованная. Последнее заметно по блестящим торцам и плохо обработанным фаскам. При этом у разработчиков герметиком залита только часть технологического отверстия корпуса, а поддельщики лихо заделывают все.



Липовый паспорт, в отличие от настоящего, – черно-белый.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Не лезь в карман за словом

Освободить руки от манипуляций с мобильником с помощью беспроводных гарнитур пытался Алексей Воробьев-Обухов.

Правила дорожного движения запрещают пользоваться мобильным телефоном на ходу, и правильно делают. Когда автор в зеркале заднего вида замечает оживленно болтающего индивидуума с трубкой в руке, он старается перестроиться в соседний ряд: бампер целее будет. Неужели владельцу автомобиля не по карману нехитрое по нынешним временам устройство «хэндс фри» – хотя бы из серии ушных гарнитур? Впрочем, как уверяют некоторые исследования, даже с ними болтовня на животрепещущую тему здорово отвлекает от управления авто.

Из великого множества присутствующих на рынке беспроводных мини-наушников мы выбрали для нашего мини-теста пять, каждый из них имеет свою изюминку.



PLANTRONICS DISCOVERY 925

Ориентировочная цена – 3000 руб.



Создатели этой гарнитуры, видимо, опасались оказаться вдали от цивилизации с разряженным аккумулятором. И потому в комплекте есть не только сетевой адаптер, но и шнур для зарядки от ноутбука через USB-порт. Мало того, в изящном коробке, отделанном черной кожей, скрыта зарядная станция с дополнительным никель-металлогидридным аккумулятором! Вкладываете «севшую» гарнитуру в футляр, и через 3 часа она снова готова к работе в течение 175 часов ожидания и 5 часов разговора. Процедуру можно повторять неоднократно, емкость батарейки весьма приличная. Гарнитура умеет работать сразу с двумя телефонами, переключаясь с одного на другой. А вот заушника, увы, нет. Вместо него три гелевых вкладыша разного размера.

IQUA BHS-333 BASIC[3]

Ориентировочная цена – 1000 руб.

Эту гарнитуру, согласно описанию, производит финская компания «Ква Лтд.», но в Китае (сегодня это едва ли удивляет). В минус изделию мы записали крошечный зеленый светодиодик, который не сразу и разглядишь. Все управление – одной кнопкой, кроме регулировки громкости, которой... не предусмотрено. Хотя, честно говоря, желания ее «покрутить» не возникло – слышимость как раз такая, какая нужна: не тихо, но и не оглушает. Зарядки хватит на 150 часов молчания или 6 часов разговора. Весит финский дивайс 10 г, так что ухо не оттянет.



SOUTHWING SH650

Ориентировочная цена – 2900 руб.



У изделия элегантный черный корпус из материала софт-тач, создающего эффект прорезиненного покрытия. Ноу-хау производителя – функция Push4, дающая возможность запрограммировать гарнитуру на вызов любимого номера одним нажатием. Кнопок управления, правда, целых три. Два встроенных микрофона обеспечивают отличное шумоподавление – немаловажно для использования в автомобиле да и на улице. В комплекте три ушных вкладыша и заушник. Зарядки хватает на 200 часов ожидания и 5 часов собственно работы.

Sergei 79 for journal-plaza.net

PLANTRONICS VOYAGER 855

Ориентировочная цена – 3100 руб.

Фишка этого изделия – стереозвук! Это позволяет слушать музыкальные записи, если, конечно, телефон или плеер поддерживают Advanced Audio Distribution Profile (A2DP). А если они оснащены еще и интерфейсом Audio/Video Remote Control Profile (AVRCP), то кнопками гарнитуры можно останавливать и возобновлять воспроизведение, переходить к следующей записи... Правда, чтобы освоить эти премудрости, приложенного руководства недостаточно, нужно скачать с сайта фирмы подробную инструкцию. Дополнительный наушник соединен с гарнитурой проводком. Еще одна особенность изделия – выдвижной микрофон. Запаса энергии должно хватить на 180 часов ожидания вызова или 8 часов разговоров.



НАША СПРАВКА

Протокол беспроводной связи Bluetooth был придуман так, чтобы устройства разных производителей могли без проблем понимать друг друга. Поэтому нет необходимости искать к телефону, скажем, «Нокиа» гарнитуру именно этой же фирмы. Однако стоит посмотреть в инструкции к аппарату, какую версию протокола ваш телефон поддерживает. Гарнитура должна быть не менее продвинутой, иначе вы не сможете использовать все возможности «хэндс фри», заложенные в телефоне, – например, голосовой набор и другие достижения техники.

Особое внимание следует обратить на крепление гарнитуры на или в ухе. Если есть заушник, это уже какая-то гарантия от потери дивайса. На вкладыши надежда, лишь если они идеально подходят к уху. Но как соблюсти гигиену при примерке?

MOTOROLA H680

Ориентировочная цена – 2000 руб.

Эта гарнитура среди нашей пятерки – самая маленькая, будто созданная для изящных дамских ушек. Когда она не нужна, ее можно носить на шее в симпатичном кисете, входящем в комплект. Очень удобно ставить на зарядку в специальный держатель: никаких манипуляций с разъемом, встроенный магнит буквально притягивает контакты друг к другу. На прикроватной тумбочке гарнитуру можно хранить в пластиковом боксе. Зарядное устройство снабжено переходником для разных видов розеток, есть неплохая инструкция на русском. Встроенной батарейки должно хватить на 12 дней в режиме ожидания и 9 часов болтовни.

Недостатки? Отметим, что после повторного включения гарнитура сама не находила телефон, пока на нем не давали команду на сопряжение.





На правах рекламы

Vika®

для настоящего мастера

УНИКАЛЬНАЯ КОЛЕРОВОЧНАЯ СИСТЕМА
ПРАВИЛЬНЫЙ ПОДБОР ЦВЕТА

- **БАЗА:** Огромная цветовая коллекция и поддержка цветовых лабораторий DuPont и Русские краски с регулярным обновлением базы данных не реже 2 раз в год. Высокие стандарты качества и стабильность цветовых характеристик тонеров.
- **АВТОМОБИЛЬ:** Позволяет изготовить акриловые и 2К эмали для ремонта Российских, Европейских, Американских и Азиатских автомобилей.
- **ЦВЕТ:** Быстро и точно корректирует малейшие оттенки цвета. Обеспечивает легкость в подборе, смешивании и нанесении, возможность быстрой доколеровки.
- **ПОДДЕРЖКА:** Компания «Русские краски» оказывает техническую поддержку, оперативные консультации и проводит обучение колористов.



Комплект материалов включает в себя:

Тонеры для приготовления Базовых покрытий и 2К эмалей, (в том числе 6 тонеров Xirallic™), сопутствующие материалы (лак, отвердитель, разбавители, матирующая добавка).

Смесительную установку, электронные весы, карты смешивания пигментных паст, набор вееров (стандартные цвета OEM, варианты/альтернативы), компьютерную программу с рецептурами, необ одимыми для приготовления эмалей.

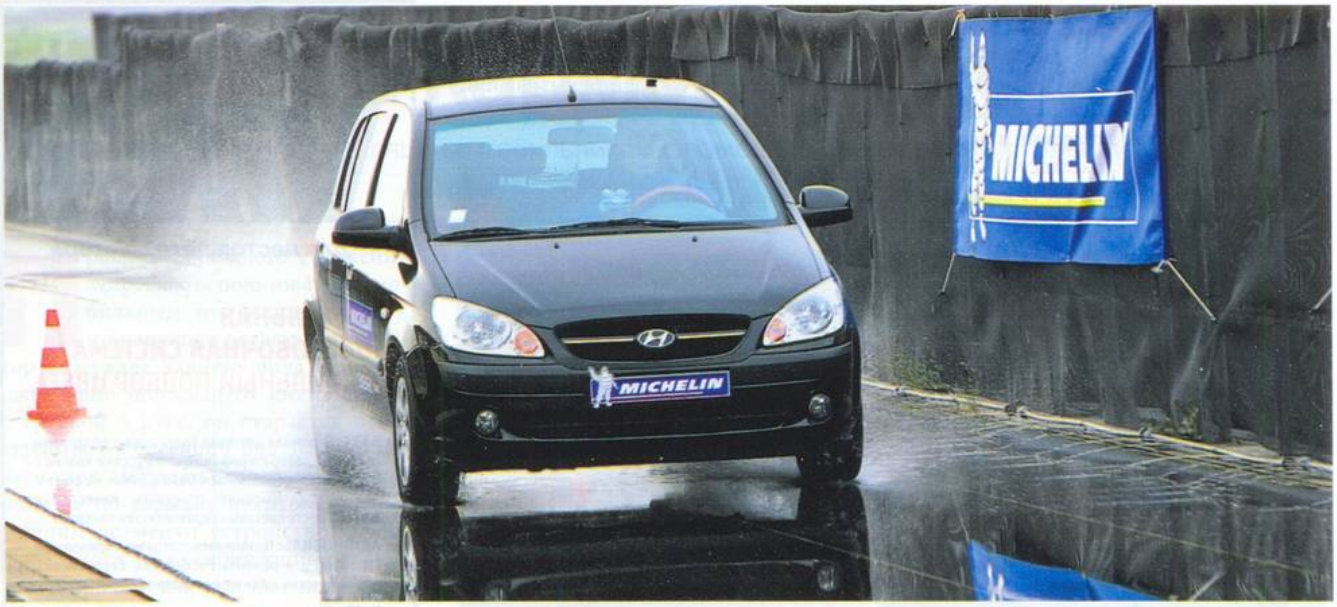
РУССКИЕ КРАСКИ

По вопросам приобретения колеровочных систем "Vika" обращайтесь к дилерам в Вашем регионе. Контакты на сайте: www.vika-color.ru

тел: (4852) 49-27-53, 49-26-12, 49-29-41/42/43

На правах рекламы

Sergei 79 for journal-plaza.net



Шинная арифметика

Впервые «Мишлен» представил энергосберегающие шины (с добавками кремнезема) в 1992 году, и с тех пор это направление стало коньком французской компании. За 16 лет выпущено более 600 миллионов «зеленых» шин «Мишлен», а с 2007 года по всему миру установили счетчики сэкономленного топлива и сокращения выбросов CO_2. На сегодняшний день это более 23 млн. тонн и 10 млн. кубометров соответственно – вот такая наглядная арифметика. В конце 2008 года «Мишлен» на собственном полигоне в Ладу представил четвертое поколение модели легковых шин Energy Saver («Энерджи Сейвер»). Что же они дают потребителю?

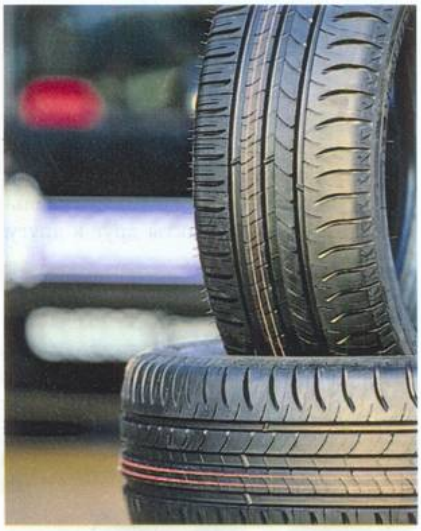
Первое и, пожалуй, главное для европейцев преимущество – дальнейшее снижение сопротивления качению и, как следствие, выбросов углекислого газа в атмосферу. В 2006 году средний показатель выбросов CO_2 у новых автомобилей, продаваемых в Европе, составлял 160 г/км. Согласно законопроекту, предложенному Еврокомиссией, к 2015 году этот показатель должен снизиться до 120 г/км. Более 4 г/км из запланированной разницы «Мишлен» предлагает отыграть уже сегодня – без каких-либо доработок самого автомобиля, только благодаря новым шинам.

Однако экология – это не только чистый воздух, но и сэкономленное топливо, то есть живые деньги автовладельца. Экономия 0,2 л на 100 км, обещанная производителем, на 45 тыс. км расчетного пробега превратится в 2 тыс. рублей с лишним. А это цена новой шины! Реальная же экономия на трассе может оказаться даже выше. Тестовые замеры на полигоне в Ладу на «Мерседесе» С-класса, обутом в шины Michelin Energy Saver 195/65R16 89V, показали экономию 0,46 л/100 км по сравнению с Bridgestone Turanza ER300 (отметим, что французы для «секретности» затерли надписи на боковине конкурента).

По заявлениям производителя, повышение долговечности и экономичности не сопряжено с ухудшением сцепных свойств шины. Тесты на мокром покрытии провели тут же, автомобили – «Хёндай-Гетц», конкуренты – Nokian Hakka i3, Goodyear DuraGrip, Bridgestone B250 (175/65R14). При торможении с 70 км/ч до полной остановки тормозной путь «Мишлена» оказался на 2,8 м (10%) короче, чем в среднем у конкурентов. Схожие данные получил и немецкий TÜV, однако только для 14 дюймов. Среди 15-дюймовых покрышек «Мишлен» середнячок, однако, по данным того же TÜV, после пробега 14 тыс. км выходит на первое место.

В больших тестах ЗР участвовали предсерийные образцы новинки. И результаты для разных размеров мы получили почти противоположные: посредственные для 14 дюймов (см. с. 132) и весьма достойные – для 16-дюймовой резины (ЗР, 2009, № 4). Конечно, идеальная универсальная шина – это утопия, однако для большинства потребителей экономия топлива и ходимость шины важнее «спортивных» характеристик. К тому же Michelin Energy Saver уже омологирована для первичного монтажа на автомобили «Мерседес-Бенц», «Тойота», «Вольво», «Пежо», «Ситроен», «Рено» и ФИАТ. На очереди «Форд», СЕАТ, «Шкода», «Опель» и другие. Шина будет выпускаться в 43 типоразмерах с индексами скорости T, H и V. ЗР

Дополнительные фото и видео – на www.zr.ru



Michelin Energy Saver четвертого поколения – асимметричная ненаправленная энергосберегающая шина (маркировка на боковине: X GREEN). Ее основные преимущества – высокие экономичность и ходимость при сохранении сцепных свойств на уровне конкурентов.

Sergei 79 for journal-plaza.net



На все четыре сезона



Всесезонные шины, как правило, обладают усредненными, довольно скромными характеристиками как для лета, так и для зимы. И живы до сих пор лишь потому, что кому-то лень переобуваться, а где-то погода круглый год демисезонная. Однако фирма Hankook объявляет, что создала шину, одинаково хорошо приспособленную к любым погодным условиям. OPTIMO 4S (означает «4 сезона») предназначена для регионов с резко континентальным климатом.

Новинка, по словам разработчиков, успешно сочетает в себе комфорт и экономичность летних шин с безопасностью и удобством зимних для управления на заснеженной дороге. А значит, можно ездить на них постоянно.

Секрет OPTIMO 4S заключается в асимметричном рисунке протектора: внутренняя его часть обеспечивает зимние характеристики, а внешняя отвечает за летние показатели.

Жесткость блоков внешнего плеча выше, чем внутреннего, поэтому шина демонстрирует отличную управляемость на летних дорогах. Внутреннее плечо, напротив, густо испещрено ламелями и хорошо держится за снег. Широкие продольные канавки интенсивно отводят воду и снежную кашу из пятна контакта, чем улучшают сцепление шин на мокрой и слякотной дороге.

Новые шины производят в 41 типоразмере – от «жигулевского» 175/70R13 T до серьезного 235/45R17 V. Hankook OPTIMA относятся к среднему ценовому классу – как правило, не дороже 1800 руб. за колесо 185/60R14.

Новинку довелось опробовать на заснеженных дорогах. По сцепным свойствам шин на снегу и поведению обутого в них «Фольксвагена-Гольф» Hankook OPTIMA 4S сравнимы со среднеевропейскими зимними покрышками. Автомобиль вполне уверенно управляется даже в режимах, близких к критическим. Для всесезонных шин это просто здорово! С проверкой летних свойств придется немного подождать. **ЗР**

ПОЛИРОЛЬ ДЛЯ СТЕКЛА SONAX PROFILINE

Ориентировочная цена – 750 руб.



Этот состав, предложенный фирмой SONAX, предназначен не для мойки или очистки ветрового стекла от грязи – он устраняет царапины от частиц пыли. Следуя гомеопатическому принципу «лечи подобное подобным», в полироль добавили абразив, но гораздо более мелкодисперсный, чем дорожная пыль. С помощью полировочной машинки можно вернуть стеклу и утраченную прозрачность, и зеркальный блеск. Кроме того, содержащиеся в SONAX ProfiLine добавки устранят раздражающий скрип стеклоочистителей по ветровому стеклу. В качестве «бонуса» полироль также удаляет следы от насекомых, ржавчину и сок деревьев.

АНТИФРИЗЫ «ГОЛД» И «ПЛАТИНУМ»

Ориентировочная цена – 570 и 630 руб. соответственно



Компания Hi-Gear разработала антифризы нового поколения «золотой» и «платиновой» серий, относящиеся к классам G11 и G12 по спецификации «Фольксвагена». Впрочем, новые антифризы имеют допуски и других мировых автопроизводителей, среди которых, в частности, «Мерседес-Бенц», БМВ, «Дженерал моторс». Пакеты присадок фирмы BASF, использованные в этих антифризах, включают новые ингибиторы коррозии, образующие на деталях системы охлаждения более тонкую (но устойчивую) защитную пленку. Срок службы антифризов – 4 и 5 лет соответственно. Отличие антифриза «Голд» – в присутствии силикатов, которых нет в «Платинум». Поэтому жидкости различаются цветом: первая – зеленая, вторая – малиновая. Смешивать их не следует, а добавляя в систему охлаждения, необходимо учитывать класс (G11 или G12) ранее залитого антифриза.

Sergei 79 for journal-plaza.net

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ «ИСТОК-OPTIMUM»

Ориентировочная цена – 1500 руб. за батарею 6СТ-55 А3



Предприятие «ИСточник ТОка Курский» в новом году порадовало автомобилистов линейкой батарей «ИСТОК-OPTIMUM». Первое слово мы расшифровали, а в чем оптимальность новинки? Как утверждает производитель, особое внимание уделено повышению устойчивости к виброударным нагрузкам, глубокому разряду и нестабильному напряжению в бортсети, а также увеличению количества циклов заряда-разряда. В то же время для электродов использован традиционный свинцово-сурьмянистый сплав, что позволило удержать цену на невысоком уровне.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ YTTRIUM

Ориентировочная цена – 170 руб. за комплект



Особенностью новых свечей компании «Бош» стала добавка редкоземельного металла иттрия в электродный сплав. Это значительно увеличивает коррозионную стойкость. Кроме того, изолятор изготовлен из новой керамики К-5, обладающей в полтора раза большей устойчивостью к пробою и обычно используемой в импульсной высоковольтной технике. Наконец, контактная гайка выполнена из бронзы, что улучшает контакт с высоковольтным наконечником. Боковой электрод имеет V-образную канавку, которая, как уже известно, улучшает условия искрообразования. Торец центрального электрода тщательно шлифуется, при этом его кромка становится острой. В итоге свечи надежно работают при давлении до 14 бар.

ТЕЛЕВИЗОРЫ PROLOGY HDTV-70L и HDTV-80L

Ориентировочная цена – 4800 и 5700 руб.



Новые модели с 7- или 8-дюймовым (HDTV-80L) экраном повышенного разрешения отличает стильный дизайн и тонкий – всего 29 мм – корпус. На передней панели, кроме самого экрана, практически ничего нет: кнопки, подсвеченные светодиодами, вынесены на боковую стенку. Тюнер имеет память на 256 каналов, принимает сигналы в стандартах SECAM и PAL. Особенностью новых моделей является также встроенный FM-трансмиттер, позволяющий воспроизводить звук не через встроенный маленький динамик, а с помощью штатной аудиосистемы автомобиля, причем без подключения к ней проводами!

Корпус телевизоров черный, но к зиме фирма выпустила специальную рождественскую серию в белом исполнении.

Телевизором удобно пользоваться и на даче: в комплекте пульт ДУ, сетевой адаптер и телескопическая система.



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ ЦЕНТРЫ PHANTOM DVM-3500 и DVM-3500G

Ориентировочная цена – 23 700 и 32 000 руб.

Компания «СТОПОЛ Груп» приготовила приятный сюрприз для обладателей «Мазды-3»: новые мультимедийные центры DVM-3500 и DVM-3500G. Они идеально входят именно в штатное установочное место этого автомобиля и сохраняют возможность управления бортовым компьютером и кнопками на руле. Дизайн, разумеется, также выполнен с учетом стиля «Мазды».

Мультимедийный центр имеет 7-дюймовый сенсорный монитор, встроенный ТВ-тюнер, интерфейс Bluetooth с громкой связью, возможность управления внешним iPod, входы для датчиков давления воздуха в шинах, датчиков парктроника, видеокамеры заднего обзора.

На экране можно смотреть фильмы, записанные на DVD и в формате MPEG4; встроенный усилитель 4 x 45 Вт обеспечит прослушивание музыки, в том числе в формате MP3. Между собой версии различаются наличием встроенного GPS-навигатора в DVM-3500G.



АКУСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ THUNDER8000

Ориентировочная цена – от 12 000 руб.

Новая линейка компании MTX порадует любителей самого высокого качества звучания. Акустические системы THUNDER8000 относятся к мидбасам, но, взглянув на характеристики, их можно назвать и мини-сабвуферами. В динамиках с композитными диффузорами из армированного стекловолокном карбона, установленными в литой алюминиевый корпус, применены звуковые катушки диаметром 38 мм и мощные постоянные магниты диаметром 100 мм. Номинальная мощность компонентной версии составляет 120 Вт. Кроме нее, в серию входит коаксиальная система мощностью 150 Вт с овальными динамиками 6 x 9".

ПАРКОВОЧНЫЕ РАДАРЫ CHAMELEON CPS-600 и CPS-800

Ориентировочная цена – 2700 и 3100 руб.

Компания Mystery Electronics представила парковочные радары с ультразвуковыми датчиками повышенной чувствительности и возможностью вывести на дисплей вид на машину и окружающую обстановку сверху. В комплект входят: электронный блок, монитор, датчики серебристого или черного цвета, фреза для подготовки посадочного места, зуммер-пищалка. Прибор работоспособен в диапазоне температур от –30 до + 70°С, выдерживает повышенную влажность и загрязненность поверхности датчиков. Дистанция обнаружения препятствий – от 0,4 до 1,5 м, потребляемый ток не превышает 200 мА.

Модели различаются количеством датчиков спереди – четыре или два.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Где живет износ

Обсуждение статьи о «беспосадочном» пробеге Москва – Питер – Москва на одной заправке (ЗР, 2008, № 9) породило новую тему: а не приводит ли подобная езда на низких оборотах к преждевременному износу мотора? И вообще, какие режимы самые «износообразующие»? Ответ ищет эксперт Александр Шабанов.

Как же надо ездить, чтобы мотору было легко и хорошо? И как – чтобы угробить его быстро и надежно? Постановка экспертных испытаний в целом понятна. Двигатель один и тот же – вазовский восьмиклапанник. Стенд, аппаратура, бочка бензина и несколько канистр масла: каждый цикл испытаний требует свежего. Задача простая – надо «проехать» одно и то же расстояние с одинаковой скоростью, но используя различные режимы работы двигателя, на разных передачах.

Как этого достичь? Ехать можно и на 1500, и на 2500, и даже на 4000 об/мин. Важно, чтобы мощность, выдаваемая мотором, не изменялась – тогда и «скорость» будет постоянной. На стенде это сделать просто: крутящий момент измеряем динамометром, обороты известны – следовательно, и мощность знаем. Скорость умножаем на моточасы, которые тоже фиксируем, – вот вам и пробег.

С износом сложнее, здесь арифметикой не обойтись. Придется каждый раз после наработки заданного времени в фиксированном режиме разбирать мотор и взвешивать основные детали, образующие узлы трения. Конечно, речь пойдет только о тех, которые влезут на чашку наших аналитических весов, – это вкладыши подшипников и поршневые кольца. Дополнительный промежуточный контроль будем проводить, определяя содержание продуктов износа в пробах масла. Нашли хром – стало быть, изнашиваются первые поршневые кольца; обнаружили железо – цилиндры и шейки вала; появилось олово – оно поможет определить скорость износа вкладышей подшипников (поскольку входит в состав антифрикционного слоя); нарисовался алюминий – это следствие износа поршней и подшипников распределительного вала.

Мотор, как все живое, не терпит издевательств. Умеренность в работе – залог его долгой жизни.

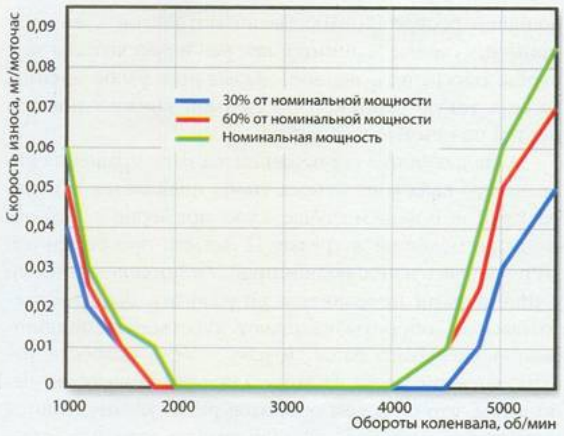
Конечно, столь частые сборки-разборки двигателю неполезны да и на скорость износа немного влияют, но ведь и точности большой здесь не требуется: главное – оценить, где и на каких режимах износ зарождается и живет! А пока мотор крутится, вспомним теорию.

ПОКА ИДУТ МОТОЧАСЫ

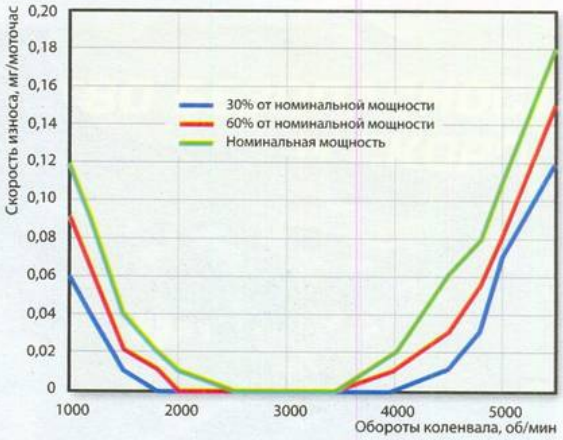
Как ни странно, но для полностью, казалось бы, познанного устройства под названием «поршневой двигатель» общепринятой теории износа до сих пор не существует. Одни считают, что износ – механический, поскольку рабочие поверхности деталей трутся друг о друга. Другие предполагают его электроэрозионную природу: дескать, все подшипники – это своего рода конденсаторы, в которых копится жуткий заряд, разрушающий металл. Третьи – сторонники модели водородного охрупчивания металлов; по их мнению, в процессе работы поверхностный слой деталей насыщается молекулами водорода, которые рвут кристаллическую решетку.

Теорий много, но большинство автолюбителей, включая нас, склоняется к тому, что износ связан в основном с прямым механическим контактом между рабочими поверхностями деталей. Если это так, то дальше все как с напильником: две шероховатые поверхности трутся друг о друга, вырывая частицы металла.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Так меняется средняя скорость износа первых поршневых колец двигателя при изменении режима работы...



...а так – вкладышей шатунных подшипников.

СПАСИТЕЛЬНЫЙ СЛОЙ

Спасает детали моторное масло. Основная его задача – создать между деталями разделительный слой, не допускающий прямого контакта, а стало быть, износа. Как образуется такой слой? Что для этого необходимо? Теория гидродинамики требует, во-первых, чтобы разделяемые поверхности двигались друг относительно друга; во-вторых, необходимо создание оптимального угла атаки; и, наконец, в-третьих, наличие между этими поверхностями самого масла, то есть вязкой среды.

С движением поверхностей друг относительно друга все в порядке: мотор работает – все крутится, вертится, шевелится. Оптимальный угол атаки обеспечивается конструктивно – и зазорами в подшипниках, и специальными профилями поверхностей колец и поршней. Ну и про масло, конечно же, забывать не надо.

А вот какая должна быть толщина слоя, чтобы разделить совсем даже негладкие поверхности деталей? Она зависит от многих факторов – скорости взаимного перемещения деталей, нагрузки на них, вязкости масла, размера деталей. А еще от температуры, количества и размера загрязнений, давления в системе смазывания... И это далеко не все. Но большинство параметров зависит от режима работы двигателя. Проще говоря, от стиля езды.

Самое страшное для двигателя – полная нагрузка на малых оборотах.

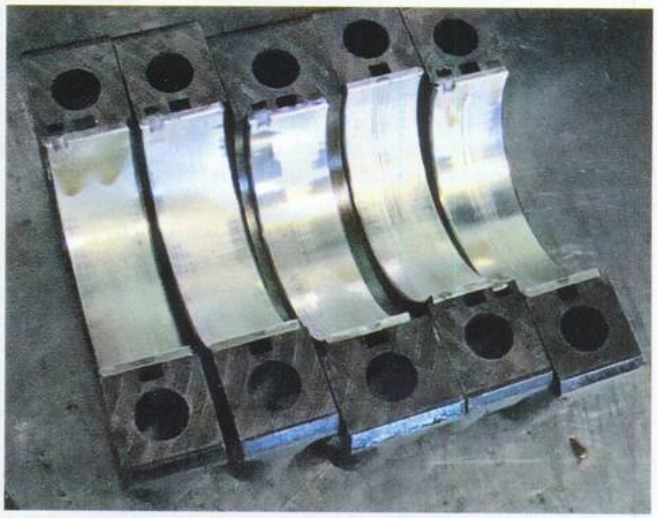
ЧЕРНЫЕ ЗОНЫ

Итак, испытания закончены. Двигатель отработал на каждом из заданных постоянных режимов с примерно одинаковой мощностью по 50 моточасов. Это соответствует примерно 4000 км пробега. Мелочь для ресурса, но мы получили статистически достоверные значения скорости износа, а дальше простой экстраполяцией оцениваем примерный срок жизни мотора. Двигатель в циклах испытаний раскручивали от 1200 до 4000 об/мин. А потом прибавили мощности – и провели еще цикл. Потом еще... Получилась большая-большая таблица, где для каждой точки режима записана своя скорость износа, причем разделенная по узлам – подшипникам и кольцам. А износ на тех режимах, которые мы не смогли охватить экспериментом, получили с помощью специальных методов моделирования.

Сразу отвечаем скептикам: испытания очень длительные и жутко дорогие. К счастью, интересы журнала совпали с направлением работы научной группы,

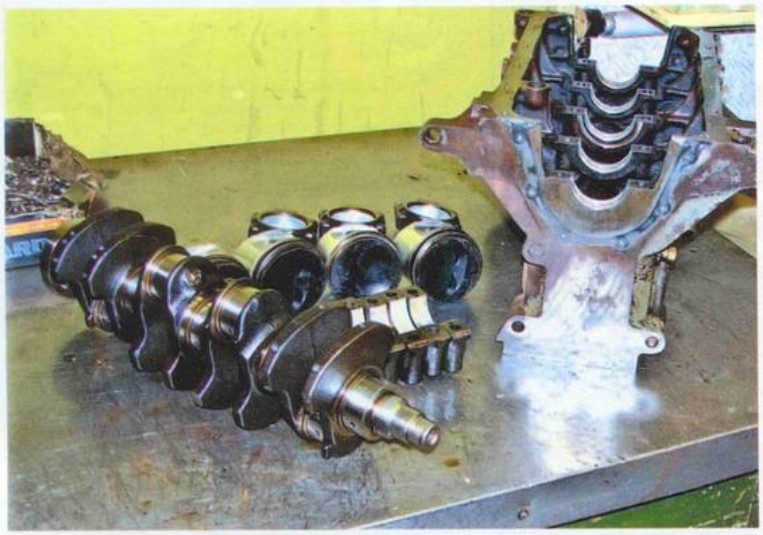


Весы точно покажут, какая часть вкладыша «ушла» в масло.



Изначально новые вкладыши отработали на низких оборотах с большой нагрузкой. Износ – тут как тут.

Sergei 79 for journal-plaza.net



После каждого цикла испытаний двигатель разбирают для контроля пар трения.

возглавляемой автором. Совместными усилиями мы получили необходимые данные. И сразу обнаружили те самые «черные зоны», куда не надо бы влезать, если желаешь здоровья своему мотору. Больше всего ему не нравится, когда на малые обороты накладывается большая нагрузка. В этом случае скорость износа максимальна – как для подшипников, так и для поршневых колец с цилиндрами. Ситуация усугубляется тем, что при длительной работе в подобных условиях начинает расти температура масла – расход-то его мал, поэтому оно греется, а это снижает вязкость, уменьшая толщину разделительных слоев. У двигателистов эта область называется зоной буксировочных режимов.

Вспомнился старый, 90-х годов прошлого века, случай. Сосед по даче пожаловался: вот, мол, какое барахло у нас делают – новая, из салона, «шестерка» через 25 тыс. км отправилась в капиталку! Причем по гарантии не взяли – режимы, мол, не те, мотор перегружал! Мы поинтересовались, что же он на ней делал. Ответил, что ничего особенного, дескать, всего-то пни корчевал в соседнем садоводстве... Вот практическое подтверждение выводов нашей экспертизы – действительно, когда к пню прицепишься, то оборотов мало, а педаль в пол. Очень не нравится такое автомобильному мотору!

Вернемся к полученным результатам. Итак, обороты начали расти – зона износа стала уменьшаться на глазах и где-то при 1800 об/мин исчезла совсем. Все узлы трения «всплыли» на масляные пленки, прямой контакт между поверхностями деталей исчез – и скорость износа стала практически нулевой. Но надо понимать, что ноль скорости износа на графиках не означает, что этого неприятного явления нет! Просто в указанных режимах параметры износа оказываются меньше погрешности измерения. Вдобавок при реальной эксплуатации в масле присутствуют твердые частицы: продукты износа, сажа, пыль, пропущенная воздушным фильтром. Попадая в узел трения, они тоже становятся причиной износа.

Снова обращаемся к практике двигателестроения... Основные режимы эксплуатации двигателей, которые по своему предназначению должны иметь большой ресурс (80–100 тысяч моточасов – это, например, судовые машины), как раз и рассчитаны так, чтобы обеспечить полное смазывание узлов трения, то есть такую работу, когда прямой контакт поверхностей полностью исключен.

С дальнейшим увеличением частоты вращения коленчатого вала зона износа снова появляется и начинает расти. В нашем случае – уже примерно с 3800 об/мин при большой нагрузке. И дальше прогрессирует. Причем здесь износ подшипников и поршневых колец с цилиндрами проявляется по-разному. Быстрее всего высокие обороты начинают чувствовать подшипники коленчатого вала. Почему – ведь скорости растут, давление масла на входе в подшипники тоже? Дело в том, что с ростом оборотов резко увеличиваются нагрузки на подшипники: зависимость давления инерционных сил от оборотов – квадратичная! А вот кольца свой износ снова получают с больших частот вращения – не менее 4500 об/мин, и там это связано в основном с ростом температуры масла.

И опять к практике: как известно, основная беда спортивных моторов, работающих на высоких оборотах, – проблемы с подшипниками коленчатого вала, в первую очередь с шатунными. Наши выводы снова подтверждаются данными эксплуатации.

При использовании более вязкого масла расширяется зона режимов работы с малой скоростью износа.

ИЗНОСУ НЕТ

Итак, какова же наиболее благоприятная зона эксплуатации мотора? Ответа для всех моторов не дадим, но у испытанных нами вазовских «восьмерок» (неважно, карбюраторных или впрысковых, восьми- или шестнадцатиклапанных) зона оптимальных оборотов, при которых мотор способен воспринимать любые нагрузки без какого-либо ущерба для себя, – примерно 2000–3000 об/мин. Тут мы учитываем, что исходное состояние двигателя может быть разным, то же относится и к моторным маслам...

Принцип простой: чем моложе мотор, тем выше нижняя и тем ниже верхняя границы зоны безызносной работы. Чем выше вязкость масла, тем с более низких оборотов можно безопасно нагружать мотор. Но точных цифр не укажем – очень уж это индивидуально.

А как соотнести данные эксперимента с иными моторами? Можно прикинуть и для них оптимальные с точки зрения уменьшения износа обороты. Узлы трения мотора чувствуют не обороты, а линейные скорости перемещения поверхностей деталей. Есть такой параметр – средняя скорость движения поршня, это произведение хода поршня на частоту вращения коленчатого вала, деленное на 30. Тот диапазон, который мы получили, примерно соответствует средним скоростям поршня 5–7 м/с. Что забавно, именно этот диапазон изменения средней скорости поршня обычно закладывают для определения основных зон эксплуатации двигателей с большим ресурсом. Любители арифметики могут помножить ход поршня, выраженный в метрах, на обороты и поделить на 30.

Мотор, он почти живой: ему вредны как малоподвижный (на низких оборотах) образ жизни с тяжелыми нагрузками, так и раздолье максимальных оборотов. Умеренность – залог здоровья! ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net

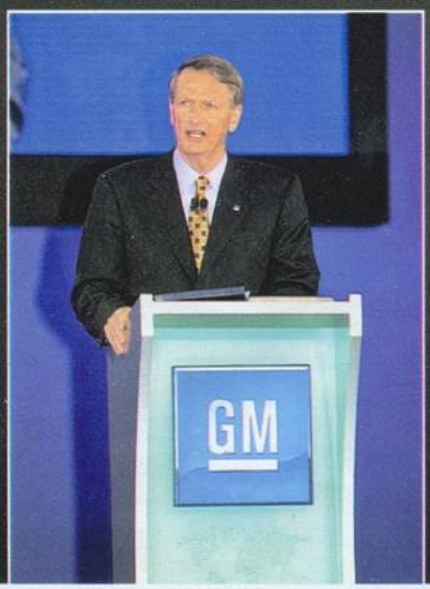


Айсберг по курсу!

Когда двум из трех автомобильных корпораций США грозит немедленное банкротство, называть ситуацию праздничной трудно. Какие выходы предлагает Детройтский салон? На североамериканском автошоу побывал Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков.

Эдвард Джон Смит родился в небогатой семье в Хэнли, графство Стаффордшир, Англия. Тринадцатилетним мальчишкой он пришел работать в порт. В тридцать стал помощником капитана. В тридцать шесть сам командовал большим кораблем. Затем было еще четверть века успешной службы. Он стал лучшим капитаном и коммодором компании, на которую проработал 31 год. Эдвард Джон Смит по праву получил под командование самый современный и самый большой в мире в то время лайнер...

«We have forty MPG!», «Here to stay!», «We are electric!» – скандировали аккуратно одетые служащие самой большой в прошлом автомобильной компании, держа в руках транспа-



Рабочие и служащие «Дженерал моторс» поддерживают свою компанию. Лозунг «У нас есть машины, способные сделать на галлоне 40 миль» означает расход меньше 5,9 л/100 км. Ничего особенного – даже больше, чем у «Лады-Калина 1,4» при скорости 56 миль/ч.

Председатель совета директоров «Дженерал моторс» Рик Вэгонир убеждает журналистов, что компании есть чем встретить будущее.

«Бьюик-Лакросс» – премиум-седан, на который «Дженерал моторс» возлагает особые надежды, – дебютирует в этом году. Бензиновый 6-цилиндровый двигатель с непосредственным впрыском (3,6 л, 280 л.с.), полный привод, 6-ступенчатый автомат, умеренный для такого двигателя расход топлива.

Sergei 79 for journal-plaza.net



«Кадиллак-Конверж» – бензоэлектрический прототип купе класса люкс. Продолжение концепции «Шевроле-Вольт», только для более престижного сегмента рынка.

«Шевроле-Вольт» обещает 40 миль без капли бензина – большинству американцев этого достаточно для ежедневных поездок. После ночи в гараже он снова готов служить экологически чистым заменителем общественного транспорта. Длительный пробег на уикенд обеспечит бензиновый мотор. Производство литий-ионных батарей, ключевого компонента модели, доверено корейской LG Chem, окончательная сборка – новому заводу в Мичигане.





ранты с теми же призывами. Переведу смысл: «У нас есть экономичные машины, у нас есть электромобили, остановитесь!». Пройти мимо стендов «Дженерал моторс» было просто невозможно. Тем более интересно остановиться и посмотреть на экспонаты повнимательнее, пока руководители компании убеждают журналистов в правильности принятых решений и стратегических направлений.

Почему о «Шевроле-Вольт» так много говорят? Давайте дождемся реального автомобиля, чтобы посмотреть и пощупать. Среди обещаний – пробег 60 км после ночной подзарядки аккумулятора. С батареей в 16 кВт·ч эффективный запас энергии только 8–9 кВт·ч. Ползать по пробкам действительно можно довольно долго, но на среднестатистическом хайвее при скорости 65 миль/ч батареи хватит только на 20 минут, после чего водитель поймет, почему электротрансмиссию успешно применяют исключительно на сверхтяжелых карьерных самосвалах и локомотивах.

«Вольт» не гибрид, его 1,4-литровый двигатель связи с колесами не имеет, и, чтобы обеспечить хотя бы поддержание заряда при нормальной езде со скоростью 100 км/ч, ему придется тяжело. КПД электротрансмиссии гораздо ниже, чем у механической. Цена 40 тысяч долларов? Для среднего американца дорого…. Конечно, первоначальный ажиотаж гарантирован, но сколько верных поклонников останется через год реальной эксплуатации? Как соотнести по цене с грядущими гибридами «Хонды» и «Тойоты», первый из которых будет стоить около 20 тысяч, второй – 25 тысяч долларов? Или они всего лишь



Этот 1,4-литровый бензиновый двигатель «Дженерал моторс» с турбонаддувом развивает 140 л.с. Автор пробовал его на «Опеле-Астра». Простой мотор с впрыском в коллектор очень неплох для своего объема, а главное – недорог в производстве. Вероятно, именно он будет крутить генератор «Вольта», приводить в движение «Шевроле-Круз», а также перспективные малолитражки.

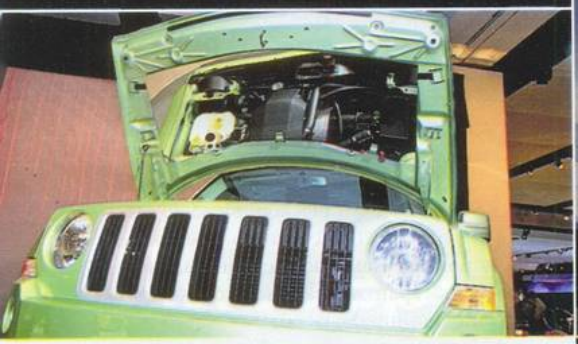
Sergei 79 for journal-plaza.net



Америка немыслима без пикапов. Скачок цен на топливо позади, и у них есть шанс восстановить былую популярность. «Форд-F150» в новом обличье представлен шоу-траком F150 SVT Raptor. Большие колеса, основательно переделанная подвеска с увеличенными ходами, спортивные амортизаторы и оригинальная отделка. Первые машины появятся летом – со стандартным 5,4-литровым 320-сильным V8. Позже подоспеет 6,2-литровая версия мощностью около 400 л.с.

«Форд-Торус» – после не слишком удачной модели полностью новый семейный автомобиль. Теперь в нем соединены «дерзкий» американский и «кинетический» европейский дизайн. Цена от 25 995 до 31 995 долларов, двигатель 3,5 л (263 л.с.), 6-ступенчатый «автомат» в стандартной комплектации и полный привод на заказ.

«Джип-EV» – прототип на базе серийного «Джипа-Пэтриот». Настоящему «Джипу» концепция подзаряжаемого гибрида подходит, как сержанту балетная пачка, но чего не сделаешь во имя патриотизма…





гибриды, а у «Дженерал моторс» настоящий range extender?

Миссия «Вольта» гораздо сложнее – убедить рядового потребителя практически полностью перейти на электричество. С перспективой избавить личный транспорт от импортных нефти и нефтепродуктов. Вот только многие ли согласятся за это платить, особенно сегодня, когда галлон (3,78 л) бензина стоит примерно 1 доллар 80 центов?

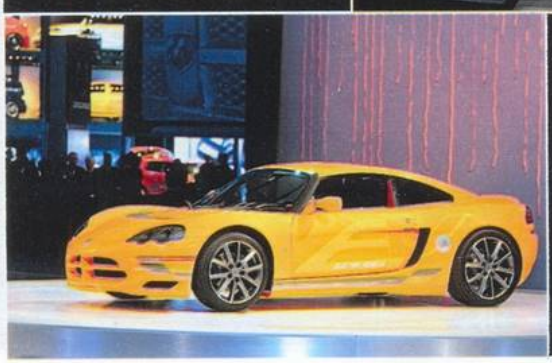
ЛЮБИТЬ ИЛИ ВЕРИТЬ?

Мнения американцев о своем автопроме чем-то напоминают наши. По сути, те же обвинения в низком качестве, завышенной цене, невнимании к потребителю, узости модельной гаммы. А то, что высказываются они более уважительно, отнесем к традиции правового государства, где за грязный язык наверняка придется расплатиться. Не свободой, но зелеными деньгами.

Кризис заставил производителей ускорить движение по пути технического прогресса. Стенд без гибридной транс-

«Форд-Фиеста» в Америке? Ничего удивительного – покупателя надо готовить к маленьким машинам. Сегодня их всего сотня, и только для полугодового тест-драйва. Если он окажется удачным, через год поголовье «фиест» в США вырастет многократно. При цене более 20 тысяч долларов за небольшой, но очень экономичный автомобиль это смелый проект. Кстати, в 2010-м обещают седан!





«Додж-EV» – просто электромобиль на основе «Лотоса-Европа». Маленький и, благодаря электромотору в 200 кВт, очень быстрый: четверть мили с места за 13 с, набор первой сотни требует менее 5 с. Запас хода – до 320 км, если, конечно не пытаться проверить первые два показателя. Теоретически производство можно начинать через год. Если будут заказы…

Sergei 79 for journal-plaza.net





Городской «Линкольн-С» – это не «Линкольн-Таун Кар». Построенный на платформе «Форда-Фокус» концепт намекает на возврат трехместного переднего сиденья, бесстоечного кузова и задних дверей, открывающихся против движения.

Двигатель объемом 1,6 л в «Линкольне» – это больше не дурацкий розыгрыш. За счет непосредственного впрыска и турбонаддува 1,6-литровый мотор должен обеспечить «Линкольну-С» достаточную динамику, особенно в сочетании с коробкой передач с двумя сухими сцеплениями, значительно снижающей расход топлива.



«Лексус-HS 250h» – первый «настоящий» гибридный «Лексус», созданный специально под электромеханическую трансмиссию. Сделан по технологии «Приуса», но с более мощными двигателями, просторным и комфортным салоном. Бензиновый мотор 2,4 л и электродвигатель вместе выдают 187 л.с. Кстати, это первый «Лексус» с 4-цилиндровым двигателем!

«Тойота-Приус» третьего поколения – самая долгожданная премьера Детройта. Вопреки ожиданиям «Приус» не получил возможность подзаряжаться от сети. Зато он стал одновременно динамичнее, экономичнее, просторнее, оснащеннее – и дороже (подробнее – в разделе «Новости»).



миссии или какой-нибудь еще приблуды для экономии топлива просто не достоин внимания. Почему так мало дизелей? Ответ надо искать не на выставке, а на заправке. «Шелл» у аэропорта не самое удачное место (можно заправиться и дешевле на 10–15 центов за галлон), но 1,95 доллара за галлон бензина и 2,59 за аналогичный объем дизельного топлива дают представление о том, почему «глупые» янки не покупают дизельные легковушки. Однако «Фольксваген», а заодно с ним БМВ и «Мерседес» упорно продвигают их на рынок США. Почему? Потому, что обладают реально лучшими конструкциями в области дизелей.

Увы, ни американские, ни европейские, ни другие производители не в состоянии решить основную проблему – как заставить людей покупать новые автомобили. По большому счету, это им не по силам. Подтолкнуть останавливающийся маховик потребительского спроса невозможно ни дорогим бензином, ни новыми требованиями касательно безопасности или экологии.

Когда в прошлом году резко выросла цена бензина, «короллы» и «сивики» стали бить рекорды продаж. Но вовсе не «приусы»! Почему? Потому, что американские обыватели экономят деньги, а не топливо… Ведь большую часть затрат на автомобиль в течение 10 лет по-прежнему составляет его покупка, а не бензин и обслуживание. Даже невероятные для местного рынка 5 долларов за галлон – это всего лишь 1,05 евро за литр, то есть очень скромная по европейским меркам цена. Нынче американцы платят за топливо втрое меньше. Однако бензин рано или поздно подорожает снова – нефть все-таки не вечна. Так что экономичные машины будут востребованы.

Где ахиллесова пята американских компаний? Если верить рейтинговым

Sergei 79 for journal-plaza.net

Сердца ягуаров

Престиж требует превосходства – желательно полного и подавляющего. Чтобы вернуть пошатнувшееся доверие к марке, недостаточно оснастить автомобили просто современными двигателями. Их характеристики должны быть самыми высокими на сегодняшний день. Моторы новых «ягуаров» именно такие, убедился Анатолий Фомин.

СУПЕРДИЗЕЛИ

Трехлитровая V-образная «шестерка» AJ-V6D Gen III предлагает мощность 177 кВт/240 л.с. при 4000 об/мин и крутящий момент 500 Н·м в диапазоне 1500–3000 об/мин. Это уже отличные показатели, но ее более форсированный по наддуву вариант AJ-V6D Gen III S выдает еще более серьезные: 202 кВт/275 л.с. при 4000 об/мин и 600 Н·м при 2000 об/мин.

Конкуренцию может составить лишь один легковой дизель – трехлитровый BMW с системой двухступенчатого наддува, который немного мощнее (210 кВт/286 л.с.), но по максимальному крутящему моменту проигрывает 20 Н·м (хотя степень сжатия у него на единицу выше!).

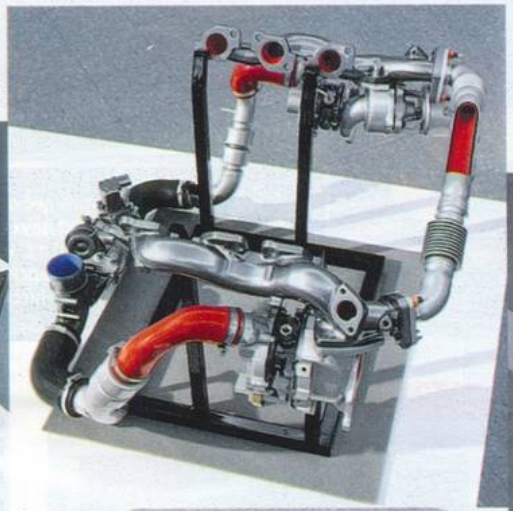
Что нужно двигателю, претендующему на наивысшие показатели? Во-первых, топливная аппаратура третьего поколения «Бош» с пьезоэлектрическими форсунками и рабочим давлением 200 МПа. Во-вторых, двухступенчатая система наддува, поскольку один турбокомпрессор для такого давления не обеспечит приемлемых ездовых характеристик. В третьих, конструкция двигателя, способная выдержать соответствующие нагрузки.

С конструкции и начнем, благо она вполне традиционна. Отлитый из высокопрочного чугуна со сферическим графитом блок цилиндров прочнее и жестче прежнего. Кроме того, увеличено межцилиндровое расстояние, поскольку диаметр цилиндров вырос с 81 до 83 мм. Ради жесткости опущена плоскость разъема блока цилиндров и поддона, а крышки коренных подшипников связаны общим алюминиевым усилителем. Четыре клапана на цилиндр ныне столь же характерны для дизелей, как и для бензиновых моторов – несмотря на невысокие обороты, требования к газообмену у них не ниже. С повышенным трением в сложном ГРМ с четырьмя распредвалами и 24 клапанами борются роликовые коромысла.

Однако основная особенность двигателя – двухступенчатый наддув с последовательным включением турбокомпрессоров. Первый – с регулируемым направляющим аппаратом турбины, второй, меньшего размера, – со встроенной заслонкой отсечки выхлопных



Чугунный блок цилиндров – необходимость для большинства дизельных двигателей, особенно с высоким давлением наддува.



Регулируемый двухступенчатый турбонаддув дизельного двигателя позволил добиться самого высокого крутящего момента во всем диапазоне оборотов. С 1250 до 3700 об/мин он не опускается ниже 500 Н·м.



Дизель с неразделенной камерой сгорания (или, как часто говорят, с непосредственным впрыском) предполагает, что она находится в днище поршня.



Дизельный двигатель AJ-V6D Gen III S с двумя турбокомпрессорами – абсолютный чемпион по крутящему моменту в трехлитровом классе. Как долго он сможет удержать лидерство?

Sergei 79 for journal-plaza.net

газов. Благодаря этой схеме обеспечивается как высокий крутящий момент на низких оборотах, так и большая мощность на высоких. Скорость возрастания крутящего момента достигает 1000 Н·м/с, то есть двигатель способен выйти с холостого хода на максимум момента менее чем за полсекунды! Прежнему дизелю для этого требовалось впятеро больше времени.

Неудивительно, что с этим мотором «Ягуар-XF» способен демонстрировать незаурядные возможности, например расход топлива в загородном цикле в 5,5 л/100 км в сочетании с максимальной скоростью 250 км/ч. А также разгон до 100 км/ч за 6,4 с и средний расход топлива 6,8 л/100 км.

БЕНЗИНОВАЯ КЛАССИКА V8

Непосредственный впрыск, увеличенный с 4,2 до 5 л объем, новый алюминиевый блок цилиндров, регулируемые фазы газораспределения и впускной трубопровод – все это отличает AJ-V8 Gen III от предшественника. При пятилитровом объеме атмосферная «восьмерка» выдает 283 кВт/385 л.с. при 6500 об/мин. Еще более выдающийся показатель – крутящий момент

АМЕРИКАНСКИЙ РЕКОРД

7 ноября 2008 года на соляном озере Бонневилль «Ягуар-XFR» установил новый рекорд скорости для седанов – 225,675 миль/ч, или 363,12 км/ч. Этот результат превосходит показатели знаменитого суперкара «Ягуар-XJ220»! Рекордный автомобиль отличается от серийного форсированным примерно до 600 л.с. двигателем, уменьшенным дорожным просветом, специальными шинами и доработанной аэродинамикой. Были установлены дополнительные экраны на днище машины, продольные гребни, передний и задний спойлеры, уменьшающие аэродинамическое сопротивление.

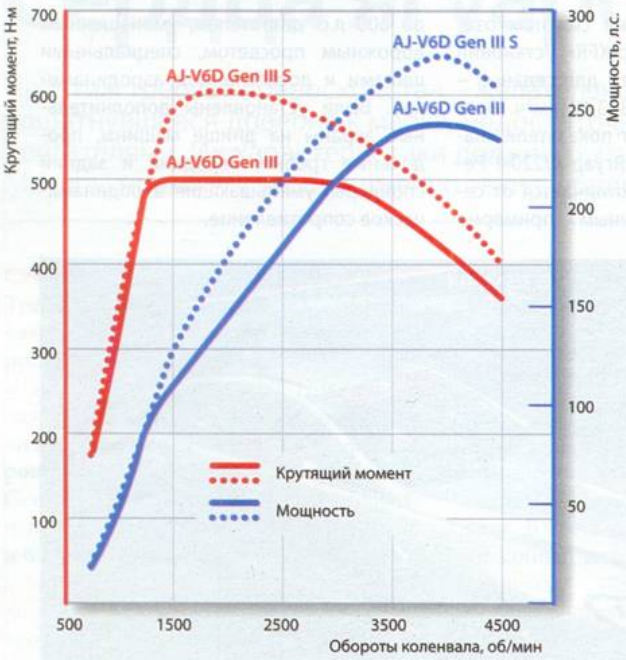


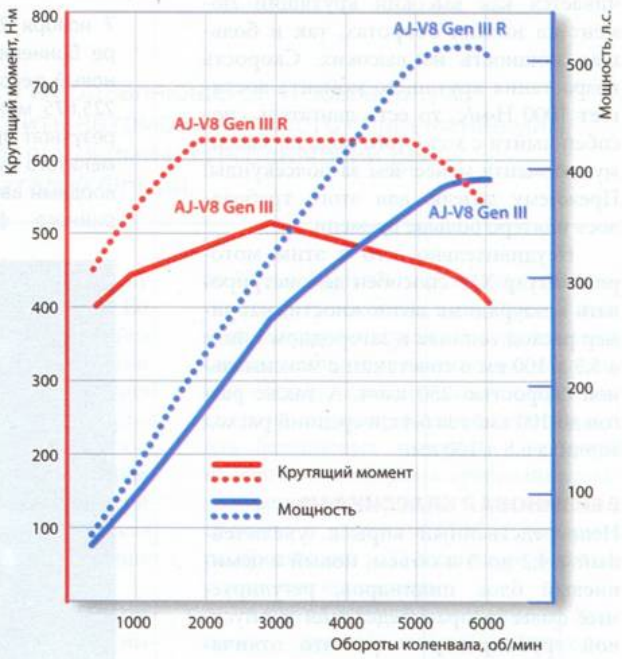
На правах рекламы



Sergei 79 for journal-plaza.net

ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ



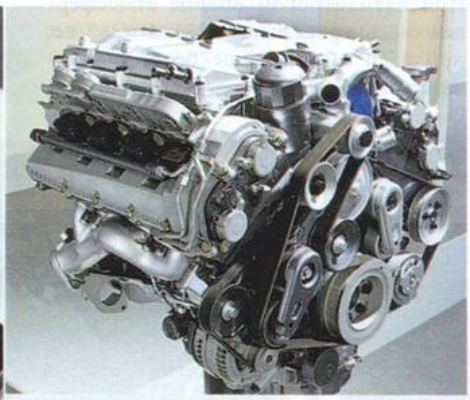


Механизм регулирования фаз «Борг-Уорнер» использует давление масла только как триггер, а само изменение происходит за счет крутящего момента. Независимость от давления масла увеличивает скорость регулирования.

Приводной нагнетатель типа «Рутс» располагается в развале цилиндров. Его небольшие габариты и умеренные требования к охлаждению значительно упрощают компоновку силового агрегата.







Бензиновый двигатель с приводным нагнетателем проще всего узнать по дополнительному приводному ремню и измененной крышке.

515 Н·м при 3500 об/мин. Редкие моторы могут похвастаться 103 Н·м с литра объема.

И это еще не все. Некоторые решения, воплощенные в этом двигателе, уникальны. Так, помимо регулировки фаз, на распределительных валах, ответственных за впуск, установлены двойные кулачки. Меньшие, с углом открытия 214 градусов и подъемом 5,5 мм, работают при частичной нагрузке, большие, с углом 250 градусов и подъемом 10,5 мм, предназначены для высоких оборотов и нагрузок. Благодаря столь сложной системе газораспределения, непосредственному впрыску и регулируемому впускному коллектору удалось добиться очень высокого крутящего момента на низких оборотах – он фактически не ниже 400 Н·м во всем диапазоне оборотов. Как это отразилось на динамике автомобиля? Время разгона до 100 км/ч сократилось с 6,2 до 5,5 с, а расход топлива не изменился.

Еще более впечатляющие показатели у двигателя с приводным нагнетателем AJ-V8 Gen III R. Этот мотор выдает мощность 510 л.с. и крутящий момент 625 Н·м, заметно превосходя таких именитых конкурентов, как двигатели БМВ-М5 и «Мерседес-Бенц AMG 63». У наддувного мотора нет двойных кулачков и регулируемого впускного тракта, но зато есть приводной нагнетатель типа «Рутс». Он приводится от коленчатого вала двигателя без дополнительных муфт. На малых оборотах или при минимальной нагрузке, когда он не нужен или неэффективен, воздух при помощи управляющих заслонок подается в обход, чтобы снизить потери мощности.

Динамика «Ягуара-XFR» с таким мотором достойна самых лестных отзывов – разгон до 100 км/ч требует 4,8 с. Максимальная скорость дорожных экземпляров принудительно ограничена 250 км/ч, но автомобиль способен на гораздо большее, что подтверждают не только заводские испытания, но и иные достижения. ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net



Короче значит лучше

Автомобиль, который способен быстро остановиться, однозначно безопаснее того, который тормозит хуже. Поэтому ни один тест в летнее время не обходится без замера эффективности тормозов. Как ее определяют, поясняет Анатолий Фомин.

Стандарты стареют быстрее, чем техника. ГОСТ Р 51709-2001 регламентирует требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, весьма либерально. Легковым автомобилям предписано замедляться с интенсивностью 5,2 м/с^2 и иметь тормозной путь со скорости 40 км/ч не более 15,8 м. При торможении они должны умещаться в динамическом коридоре шириной 3 м, а усилие на педали тормоза не должно превышать 490 Н. В такие требования уложится любой исправный автомобиль, выпущенный после 1945 года! Желающим лишний раз пнуть отечественное возразим: эти требования соответствуют правилу ЕЭК ООН № 13. В переводе с административного на неформальный они гласят: «Автомобиль должен как-то останавливаться», не более. Правда, сейчас Евросоюз собирается изменить нормативы и потребовать от производителей с 2012 года устанавливать системы стабилизации, ABS и BAS (усилитель экстренного торможения) на легковые машины.

Однажды в редакцию позвонил научный работник одного из НИИ и обвинил нас в предвзятости. Поскольку, по его мнению, результат торможения со 100 км/ч меньше 48 м указывает на неправильные и безграмотные измерения. Ученый-теоретик опирался на «серьезную» цифру из справочника: коэффициент сцепления колеса с сухим асфальтом равен 0,8. Попытки убедить его в том, что у подавляющего большинства современных шин он выше единицы, а у лучших и хорошо разогретых доходит до 1,3, не возымели действия. Дискуссию пришлось прервать.

КАК МЫ ИЗМЕРЯЕМ

Замер тормозного пути вроде бы несложен, особенно если у автомобиля есть ABS. Разогнался до нужной скорости, выключил передачу (чтобы убрать влияние двигателя) и нажал на педаль посильнее. Прибор сам запишет нуж-

Sergei 79 for journal-plaza.net

ные показатели, остается только перенести их в таблицу. На самом деле оценить тормозные качества сложнее. И вовсе не потому, что не все автомобили оснащены ABS.

Во-первых, замеры мы проводим на одном постоянном участке динамометрической дороги, чтобы исключить влияние неравномерности покрытия. Во-вторых, реально тормозим со 102 км/ч, а фиксируем только участок торможения 100–0 км/ч – тем самым минимизируем влияние реакции водителя и тормозной системы. В-третьих, тормозим без юза даже на автомобилях без ABS: нам нужно оценить эффективность тормозов, а не сцепные качества шин! В-четвертых, ограничивается предельное усилие – 500 Н. Ведь здоровый мужчина способен надавить на педаль с усилием втрое большим! Отдельные индивидуумы (рекорд отдела испытаний принадлежит Юрию Нечетову) могут правой ногой развить усилие, в 2,5 раза превышающее их собственный вес! Педали после этого достижения пришлось править… И наконец, немаловажен порядок проведения замеров. Тормозные мы всегда делаем в самом конце, измерив динамику разгона и максималку. Как раз успевают остыть тормозные диски и колодки, а шины еще теплые – обеспечивается оптимальное сцепление. Результаты, различающиеся более чем на 5%, в зачет не идут. Обычно шести попыток хватает, чтобы определить термическую стабильность тормозов – рост усилия почти всегда свидетельствует о потере эффективности. А вот направление не важно – влияние ветра ничтожно.

Переднеприводные автомобили с мягкой подвеской при торможении сильно разгружают задние колеса – эффективность замедления страдает.

Блокировка передних колес на «Логане» наступает при усилии около 180 Н – немного раньше, чем хотелось бы. Торможение юзом не укорачивает путь, но губительно для шин, к тому же делает автомобиль неуправляемым.

> Заторможенный современный автомобиль проще поднять, чем сдвинуть.

ЧТО ТАКОЕ ХОРОШО?

Применительно к нашей методике для обычного легкового автомобиля с переднеприводной компоновкой и распределением массы по осям в соотношении 60:40 при торможении со 100 км/ч отличным результатом будет дистанция менее 40 м, хорошим – менее 42, удовлетворительным – менее 45 м. Или, если использовать показатели замедления, 9,7; 9,0; 8,5 м/с^2 соответственно. После шести подряд торможений со 100 км/ч не должно наблюдаться значительного роста усилия на педали тормоза (свыше 490 Н) и увеличения тормозного пути более чем на 5%. Достичь таких результатов без ABS крайне тяжело – это требует высочайшей квалификации водителя, способного виртуозно отслеживать клевок и нагрев тормозов.

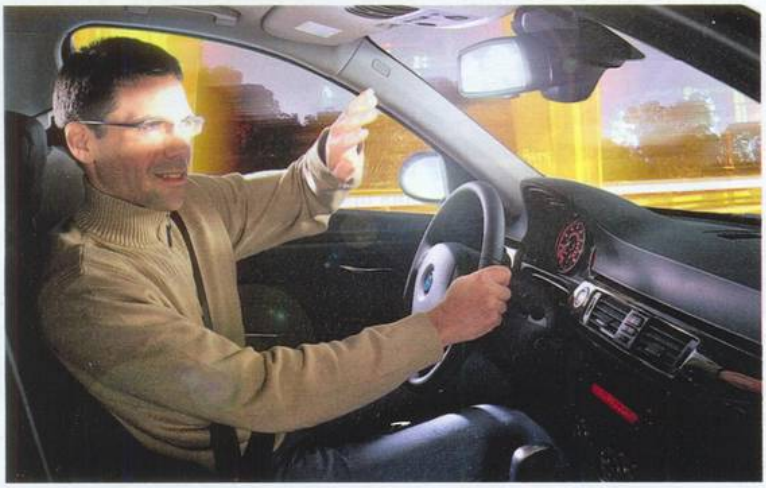
Давить на педаль с ABS, конечно, проще. Более того, увеличение усилия приносит заметный выигрыш в эффективности торможения – иногда до 1,5 м. Но этим допингом мы не пользуемся – теряется смысл. В конце концов, не всегда за рулем 100-килограммовый тяжелоатлет… Гостовские 50 кг по силам самой хрупкой барышне в нормальной обуви (за езду в туфельках на шпильках, равно как и в горнолыжных ботинках, на взгляд автора, следует лишать водительского удостоверения минимум на полгода).

Какой автомобиль держит рекорд по минимальному тормозному пути? «Порше-Каррера 4» (модель 997) сбрасывал скорость со 100 км/ч на участке длиной 34,56 м в среднем и 34,38 м в лучшей попытке. Замедление – 11,15 и 11,22 м/с^2 соответственно. Есть на кого равняться! **ЗР**



Sergei 79 for journal-plaza.net

Зеркало «переднего» вида



Когда-то внутреннее зеркало заднего вида было просто зеркалом. С появлением «Жигулей» мы узнали, что его можно отклонять, избегая ослепления. В последние годы за стеклом появились дисплеи, показывающие температуру, расстояние до препятствия сзади при парковке, а то и передаваемую с видеокамеры картинку. Что же дальше? Свой ответ на этот вопрос дал Клаус Вайблер, руководитель немецкого отделения корпорации Gentex, для которого смотреть в зеркало стало ежедневной работой.

Прежде всего, новые зеркала помогут бороться с ослеплением, правда, если их установят на все автомобили разом. Как известно, водитель, поймавший зайчик от дальнего света, 3–4 секунды несется в «неуправляемом полете» (если он уже в пенсионном возрасте, это время может увеличиться втрое!). С другой стороны, обидно, что предусмотренный конструкцией фар дальний свет многие почти не включают из-за плотного встречного потока. Замучаешься за рычаг дергать! В основании новых зеркал фирмы с осени 2009 года появится оптический сенсор, который возьмет на себя эту нудную обязанность. Дальний свет будет автоматически выключаться, как только его луч дотянется до ветрового стекла встречного авто либо до заднего стекла впереди идущей машины.

Самого же обладателя новинки от фар сзади спасет быстродействующая автоматика, затемняющая зеркало. Без нее, как говорит всезнающая статистика, 67% водителей переставляют зеркало вручную, 44% жмурятся, 40% наклоняют голову, 38,6% меняют посадку, 21,3% заслоняют глаза рукой и 6,6% ездят ночью в темных очках. Сумма больше 100%, потому что некоторые используют сразу несколько небезопасных приемов.

А теперь попробуем перечислить, чем еще, кроме упомянутого выше, конструкторы умудрились озадачить зеркало последнего поколения. Загибаем пальцы: датчик дождя, видеокамера слежения за полосой движения, датчик тумана, передатчик дистанционного управления воротами гаража.



Примитивное зеркало может стать виновником ослепления...



...зато современное не даст обидеть мальчика при движении задним ходом.

В основании последней новинки спрятана высокотехнологичная начинка: микропроцессор, видеокамера, сенсоры...

Дави, не бойся!



А ведь и правда, владельцам нового «Ситроена-С5» впору испугаться, если они узнают, что педальный узел в их автомобиле сделан из... пластмассы. Газ или сцепление – это куда ни шло, но тормоз!.. В экстренных случаях водитель не контролирует усилие и давит на педаль изо всей силы – не отломится ли она прежде, чем машина остановится?

Разработчики фирм Trelleborg Automotive и Rhodia уверены: новое изделие ничуть не слабее традиционного стального. И вдвое легче! Выполнено оно из технила. По сути, этот материал представляет собой армированный стекловолокном полиамид; его прочностные характеристики могут быть точно рассчитаны благодаря специально подобранным ориентации волокон и их распределению в толще деталей. Мало того, в случае непредвиденного «крэш-теста» педали исчезают в полу, что исключает возможность травмирования ног водителя.

А фирма тем временем уже работает над следующим поколением педального узла, который, говорят, будет еще невесомее (хотя вряд ли дешевле стального).

Материал педалей один, конструкция разная.

Sergei 79 for journal-plaza.net

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ Алексей Воробьев-Обухов

Руль – себе голова

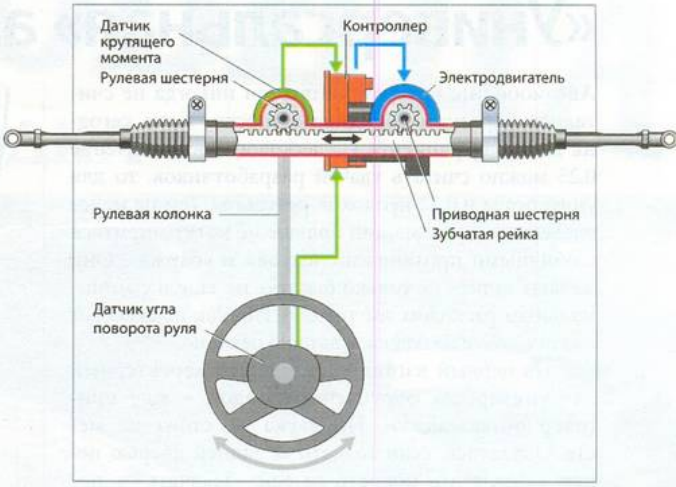
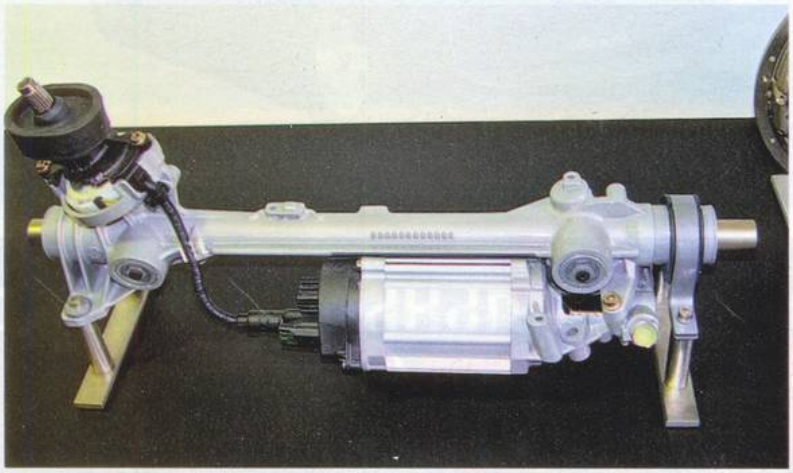


Схема конструкции не слишком сложна. Все тонкости спрятаны в программном обеспечении.

Разработчики фирмы ZF Lenksysteme, создавая свой электроусилитель рулевого управления Servolectric, думали не только о легком руле, функции автоматической парковки и даже не об экономии топлива (хотя ЭУР по определению может сберечь около 0,3 л/100 км, если не крутить руль туда-сюда постоянно), но и об унификации рулевого управления и реализации весьма интересных функций, не доступных гидравлике.

Перед нами почти универсальный агрегат, который может оказаться под капотом хоть «Гольфа», хоть «Пассата». Разницу в ширине колеи выберут рулевыми тягами, а вот характеристики управления – чисто программным способом, закачав в «мозги» ЭУРа нужную прошивку. Такое решение позволяет не только изменять степень поддержки водителя в зависимости от скорости авто, но и установить электронные ограничители максимального угла поворота колес, превратить механический кастор в цифровой, когда при выходе из поворота колеса возвращает в положение «прямо» электромотор. Причем с оптимально рассчитанной энергичностью.



Унифицированное рулевое управление Servolectric в сборе.

Как известно, целый ряд факторов приводит к уводу автомобиля с прямого курса. Например, разное давление воздуха в шинах, разная степень износа протектора, боковой ветер, поперечный уклон дороги… Умная электроника способна и в этих случаях избавить водителя от необходимости постоянно корректировать траекторию рулем.

Не придется ли, однако, платить за прогресс не только деньгами, но и какими-то неудобствами? Увы, да. Например, если вы отключали аккумуляторную батарею, то система забудет прямолинейное положение колес и максимальные углы их поворота. На табло загорится сигнальная лампочка, и вам придется по подсказкам компьютера, появляющимся на мониторе, заново обучать рулевое управление.

На правах рекламы

Реклама

СУПЕРПОТЕНЦИЯ В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Мне 49 лет. Семья, работа - всё есть. Угнетают только проблемы с сексом. Потенция уже не та, да и желание как-то угасает. Что же делать? Как оставаться мужчиной?
Никитин М. г. Киров



Известно, что количество тестостерона – гормона мужской молодости и половой силы - убывает с возрастом в среднем на 3-4% в год. Это приводит к снижению полового влечения и ухудшению эрекции. Избавиться от сексуальных проблем помогает малазийский корень Тонгкат.

Тонгкат – древнее растение, прославившееся своей удивительной способностью стимулировать мужскую эрекцию и улучшать мужское здоровье. В 1999 году журнал "SundyTimes" назвал это растение "азиатской виагрой". Сегодня препарат на основе легендарного корня называется Тонгкат Али Плюс.

Тонгкат Али Плюс является 100% натуральным растительным препаратом, повышающим выработку половыми железами тестостерона в 4,5 раза! Таким образом, он омолаживает мужской организм, обеспечивает мужчине любого возраста сильную, длительную и устойчивую эрекцию, продлевает половой акт, усиливает влечение и оргазм. Кроме того, немаловажно, что Тонгкат Али Плюс увеличивает размеры полового члена.

Тонгат Али Плюс является не только эффективным сексуальным стимулятором, но также улучшает иммунитет, кровообращение в малом тазу, помогает бороться с аденомой, простатитом и инфекциями мочеполовой сферы.

Препарат абсолютно безопасен, даже при употреблении с алкоголем.

Помните, для приёма Тонгкат Али Плюс возрастных ограничений нет!

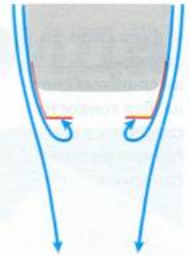
Консультация специалиста и приобретение по тел. "горячей" линии 8-800-200-0202. www.aliplus.ru
Звонок бесплатный для любого региона. Конфиденциальность обращения гарантируется. Не является лекарством. Гос.рег. № 77.99.19.3.У 896804 от 09.08.2004 г.

Sergei 79 for journal-plaza.net

«Универсальная» аэродинамика

Автомобили с кузовом универсал никогда не считались образцом аэродинамичности. Если сегодня для коэффициента C_x легкового авто значение 0,25 можно считать удачей разработчиков, то для универсала и 0,32 неплохой результат. Тем не менее владельцы таких машин больше не хотят мириться с обидными прозвищами «сарай» и «баржа». Они желают ездить не только быстро, но еще и с минимальным расходом топлива! И это, как показывает анализ, вовсе не блажь, а вполне реально.

На первый взгляд кажется, что характерный для универсала обрубленный задок – уже приговор обтекаемости. Но наука не стоит на месте. Оказалось, если создать за задней дверью некую воздушную полость да еще «закачать» в нее воздух с помощью работающих, как крыльчатка, задних колес, то теоретически можно уменьшить вредный коэффициент на 0,1 (практически – на 0,06)! Далее можно действовать подобно курочке, клюющей по зернышку. Приводим лишь реально достижимые цифры снижения C_x для универсала: гладкое дно – минус 0,015, диффузор сзади – еще 0,025, колеса и решетка радиатора – по 0,020, передние стойки и наружные зеркала – 0,01. Все вместе позволяет вычесть из традиционного значения C_x= 0,320 почти половину! На зависть седанам и хэтчбекам. С учетом типичной манеры езды это позволит умерить аппетиты универсала примерно на 30%. Долго ли ждать? Покажет время и… кризис.



Такие «шторки», как оказалось, могут сделать универсал экономичнее, не уменьшив его вместимости.



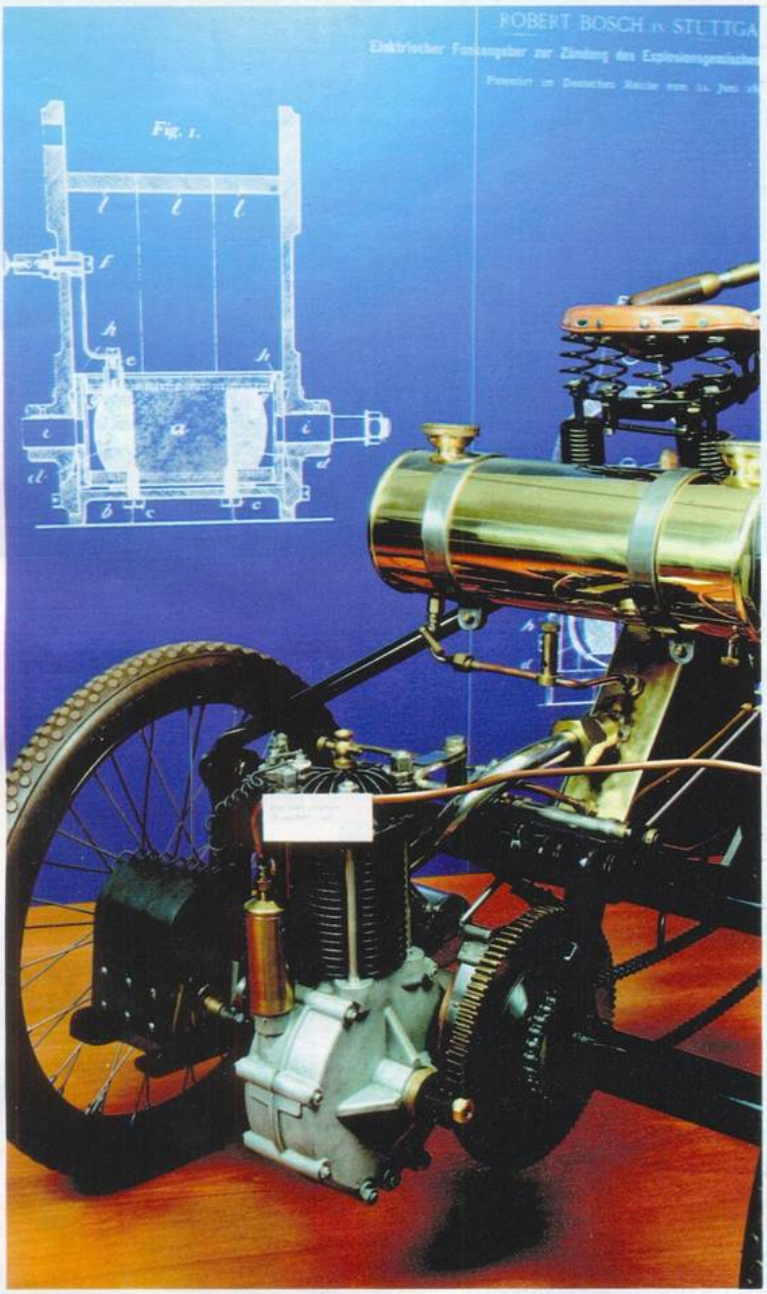
На правах рекламы

65 лет на рынке автомобильных прицепов
ТЯЖЕЛОВОЗЫ
ВЫСОКОРАМНЫЕ
СРЕДНИЕ
ПОНИЖЕННЫЕ
НИЗКОРАМНЫЕ
до 1000 т и более
ЧМЗАП®
Основан в 1943 году
оси и подвески BPW;
опорные устройства и шкворни JOST-Werke;
пневматический привод тормозов и IVTM WABCO;
колесные диски Lemmerz;
шины Cormoran, Michelin;
полиуретановая краска PPG.
454038 г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5
(351) 724-20-10, 267-20-10
Представительство: 129090 г. Москва, ул. Щепкина, 3, тел.: (495) 211-71-46
Уралавтоприцеп
www.cmzap.ru

Sergei 79 for journal-plaza.net

Вокруг света

Привычные нам устройства когда-то были диковинами. Иные, отслужив положенное время, стали достоянием истории. Были и такие, что, не встретив интереса у покупателей, оказались забыты на десятилетия, чтобы потом стать откровением. Эпохальные конструкции вспоминает Сергей Канунников.

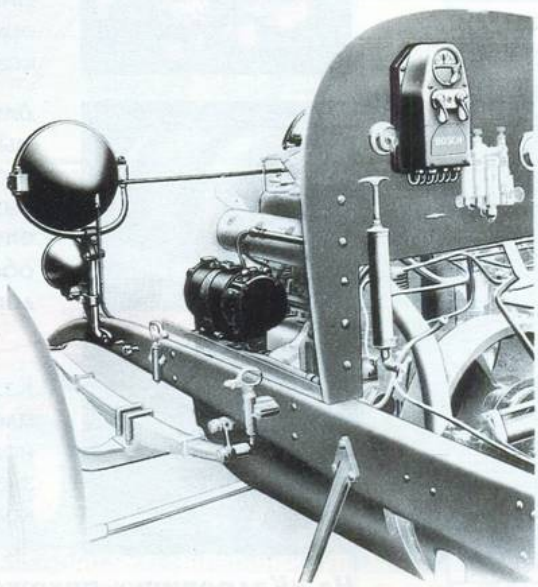


Первое магнето – машину, преобразующую механическую энергию в электрическую, обеспечивающую поджиг горючей смеси и фактически объединяющую аккумулятор, генератор и прерыватель-распределитель, запатентовали в 1887-м, но на автомобиль установили лишь 10 лет спустя. Впрочем, назвать автомобилем трицикл «Де Дион» можно с большой натяжкой. Устройство обеспечивало лишь 900 искр в минуту, и, в частности, поэтому двигатель развивал не более 1800 об/мин.

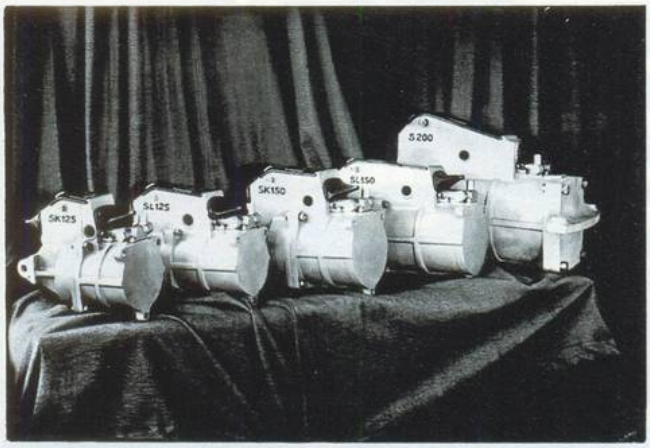


Механические указатели поворота появились в 1928-м. Интересно, что мода ставить подобные устройства возле наружных зеркал вернулась через шесть десятилетий.

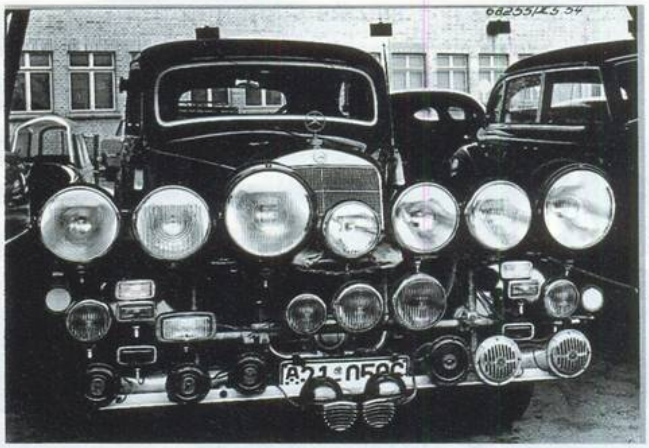
Применение электрических лампочек потребовало генератора и реле-регулятора. В 1910-е годы такой комплект был доступен лишь владельцам недешевых авто.



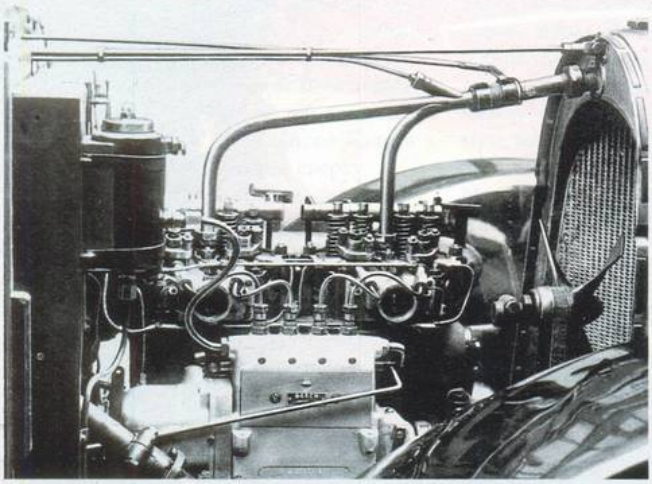
Sergei 79 for journal-plaza.net



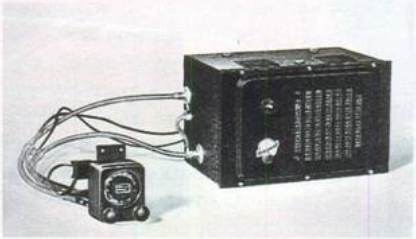
Вакуумные усилители тормозов изобрели в немецкой фирме «Девандр». Но до ума их довел «Бош», купив в 1927-м лицензии. Серийно устройство устанавливали с 1929-го, сначала на грузовики.



Это вовсе не гримасы тюнинга, а «Мерседес-Бенц 170V», на котором специалисты фирмы «Бош» испытывали в конце 1940-х световые и звуковые приборы.

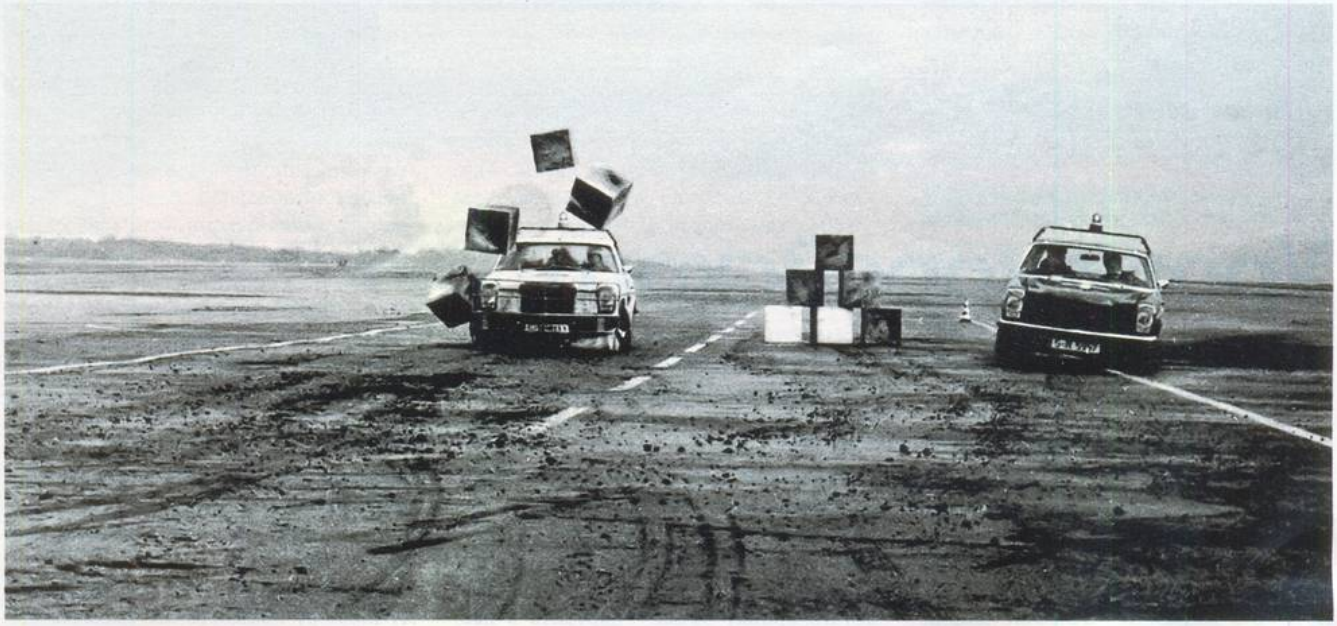


Ламповый автомобильный приемник «Блаупункт» начала 1930-х массой 12 кг (!) оснащали пультом управления на рулевой колонке. Ничего не напоминает?

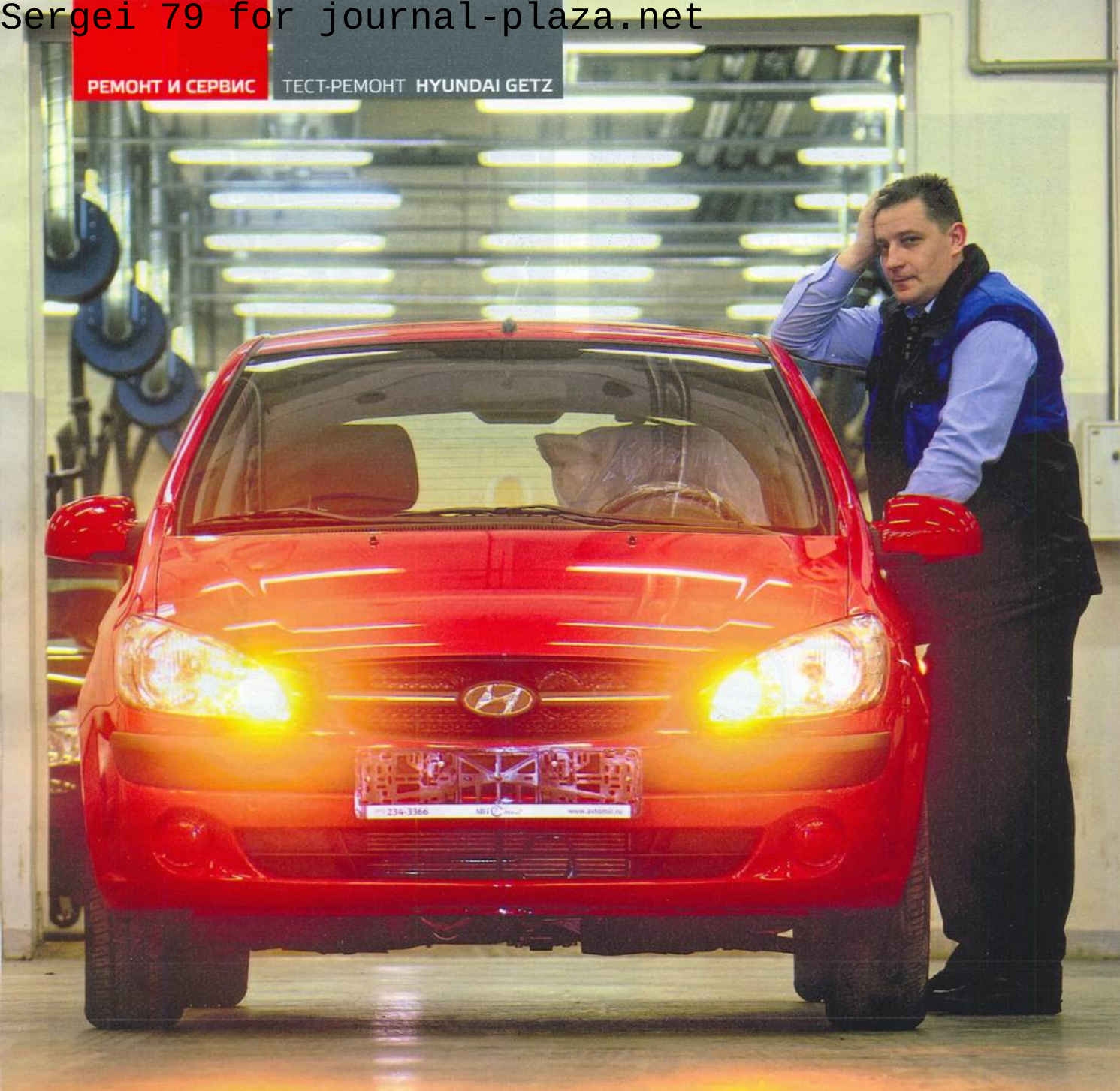


Датский предок сложнейших электронно-управляемых устройств – первый топливный насос для легкового дизеля, который испытывали в 1927-м на автомобиле «Штевер».

Первый патент на устройство, похожее на ABS, зарегистрирован… в 1936 году! С 1964-го системой занималась компания «Телдикс», которую в 1973-м фактически приобрел концерн «Бош». Уже в 1971-м ABS активно испытывали на «мерседесах», поскольку именно фирма «Даймлер-Бенц» проявила к устройству повышенный интерес.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Уроки корейского

Говорят, выучить корейский язык ничуть не проще, чем русский. А сложнее ли обслуживать корейский «Гетц», чем нашу «Ладу»? Рассказывает Игорь Козлов. Фото: Александр Батыру.

ПО СЛОГАМ

Открыв капот, сразу обращаешь внимание на заковыристый доступ к бачку главного тормозного цилиндра, над которым нависает «жабо». Понадобится долить жидкость – готовьте шприц с трубочкой! Им же можно отсосать из бачка жидкость при замене и залить свежую. Остатки из трубок выгоняем через штуцеры прокачки колесных механизмов. Для этого стоит доработать пробку бачка – вкрутить в нее Г-образный вентиль от камеры грузовика (прямому назначению пробки он не помешает). Насосом создаем давление в бачке, но не более 1 атм, иначе пластик не выдержит. Благодаря этому подпору жидкость вытесняется бы-

Sergei 79 for journal-plaza.net

HYUNDAI GETZ

Дебют: 2002 год, Женева.

КУЗОВ:
3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,1 л, 62 или 66 л.с.; 1,3 л, 82 л.с.; 1,4 л, 97 л.с.; 1,6 л, 105 или 106 л.с.;
дизельный 1,3 л, 82 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
М5 или А4. Привод передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
GL и GLS, в каждой есть несколько вариантов с различными двигателями и КП.

ЦЕНА В ЯНВАРЕ 2009 ГОДА:
292 900–503 690 руб.

стрее, нежели самотеком. По окончании работ наденем на вентиль фильтр, например поролоновый шарик, чтобы исключить попадание пыли в бачок.

С заменой тормозных колодок передних колес проблемы вряд ли возникнут – конструкция с однопоршневым суппортом проста и многим знакома. Главное – установить колодки так, чтобы скоба-пищалка предельного износа была на внутренней колодке сверху.

Сзади также все просто, если механизмы дисковые (на части авто с мотором 1,6 л). С барабанными сложнее – здесь стоит подпружиненный рычажок, который по мере износа колодок поворачивает храповик распорной планки, выбирая зазор между колодками и барабаном. Важно этот механизм правильно собрать.

Вернемся под капот. Заменить воздушный фильтр под силу и малоопытному автолюбителю. Подковыриваем сверху вниз три защелки, а еще одну, расположенную под впускным патрубком, наоборот, – снизу вверх. Ее не видно, поэтому оценку слегка снижаем.

Для замены свечей ключом «на 10» вывертываем три болта декоративной крышки двигателя и вынимаем наконечники свечных проводов, поворачивая их при этом вправо-влево. Провода, как и выводы на катушках, с метками, поэтому при сборке их не перепутаете. Сами свечи под ключ «на 16». Прежде чем их вывертывать, проверьте, нет ли в свечных колодцах масла. Если есть, протрите насухо, чтобы оно не попало в цилиндр (от этого может пострадать нейтрализатор), и замените уплотнительные колечки в клапанной крышке. К ней мы еще вернемся, а пока заменим масло в агрегатах.

Единственное неудобство – надо снимать защиту моторного отсека. Многие ее устанавливают при покупке, и правильно делают: защита гофра выпускной системы и хрупкого поддона картера двигателя при малом дорожном просвете нужна обязательно. Если фильтр не пойдет от руки, не беда: места вполне достаточно, чтобы орудовать съемником. И замените уплотнительное колечко сливной пробки – копеечная деталь!

Масло в механической коробке поменяете без проблем, поскольку доступ к пробкам вполне приемлемый. Сложнее с автоматом. Дилеры используют специальную установку, выгоняя масло через одну отсоединенную трубку теплообменника и закачивая свежее через другую, иначе его полностью не слить. В гаражных условиях поступаем так: сливаем отработку через пробку в картере и при условии, что уровень был в пределах нормы, заливаем такое же количество через трубку масляного щупа. Имейте в виду: таким способом удастся заменить примерно половину объема масла, поэтому интервал между заменами сократите, как минимум, вдвое.

МОТОРИКА

Коль уж сняли силовую защиту, снимем и правую пластиковую (четыре болта), чтобы проверить ремни навесных агрегатов. Привод довольно сложный – три ремня, и ни у одного нет автомата натяжения. Компрессор кондиционера приводит наружный поликлиновый ремень. Для его натяжения ключом «на 14» ослабляем болт натяжного ролика и, вращая ключом «на 12» ходовой болт, смещаем кронштейн, на котором ролик крепится. Помпу и генератор крутит внутренний ремень, тоже поликлиновый. Его натягиваем, ослабив ключом «на 14» крепление нижней лапы генератора, а ключом «на 12» – верхней. Им же вращаем ходовой болт, смещая агрегат. Самая архаичная схема, с клиновым ремнем, – в приводе насоса ГУРа. Он получает движение от помпы, и выходит, что работоспособность столь ответственного агрегата зависит одновременно от состояния двух ремней. Для регулировки ремня насос гидроусилителя сдвигаем монтажкой, предварительно ослабив крепеж. Неудачная конструкция!

Собираясь заменить ремень ГРМ, все предыдущие, о которых говорилось выше, надо снять. Перед этим ключом «на 10» ослабляем четыре болта шкивов помпы, иначе, сняв ремни, сделать это будет сложнее. Теперь отвертываем болт шкива коленвала, четыре болта верхней крышки кожуха ГРМ и пять – нижней. Сняв с носка коленвала грязезащитную шайбу и совместив метки, ослабляем крепеж натяжного ролика и, отведя его, снимаем ремень. Далее отвертываем крепеж и снимаем оба ролика, которые, не искушая судьбу, тоже меняем.

При каждой четной замене ремня меняем и цепь, что соединяет распредвалы в задней части двигателя (при характерном лязге под клапанной крышкой это придется сделать раньше).

Сжав пассатижами усики пластинчатых хомутов, отсоединяем трубки вентиляции картера от клапанной крышки и ключом «на 10» отвертываем десяток болтов ее крепления. В задней части двигателя отсоединяем кронштейн (он есть не на всех машинах). Теперь снимаем клапанную крышку и, еще раз сверив метки, отвертываем болт шкива переднего, выпускного распредвала, удерживая его от проворачивания ключом «на 27» за шестигранный прилив на корпусе. Далее отвертываем корпус датчика положения впускного вала и крышки подшипников, которые обязательно помечаем или укладываем последовательно в сторонке так, чтобы каждую потом поставить на свое место. Это важно!

При сборке ставим новую цепь таким образом, чтобы звенья золотистого цвета расположились напротив меток на звездочках. (Не обращайте внимания, что на заводе привод собрали иначе. Похоже, для робота-дальтоника важно лишь поставить оба вала так, чтобы метки на звездочках смотрели в строго противоположные стороны, а как ляжет цепь – дело десятое. В общем-то, ничего страшного в этом нет.) Остальное собираем в обратном порядке, при этом обязательно заменяем прокладку клапанной крышки и уплотнители свечных колодцев, о которых упоминали, меняя свечи. Чтобы было проще поставить

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	30
Топливный фильтр	60
Фильтр топливного бака (адсорбер)	45
Фильтр салона	15
Свечи зажигания обычные/платиновые	30/60
Ремень ГРМ	60
Масло в КП	90
Антифриз в системе охлаждения	45
Жидкость в приводе тормозов	30 (2)

Sergei 79 for journal-plaza.net

Меняя воздушный фильтр, отстегиваем четыре защелки, одна из которых спрятана под патрубком (стрелка). Заправлять тормозную жидкость удобнее шприцем с трубкой, иначе в бачок попасть трудно.





Если работать с задними тормозами по очереди, а не разбирать одновременно оба, будете иметь правильный образец и не спутаете взаимное расположение планочек, скобочек и пружинок.

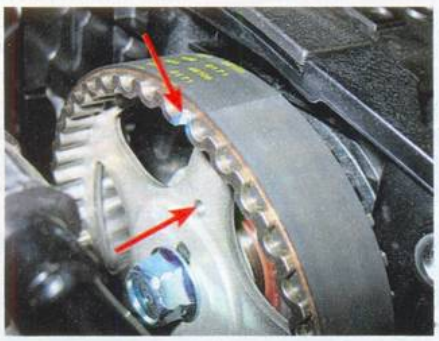
Ремни генератора и ГУРа меняем из-под капота, а ремень кондиционера – снизу, сняв правый щиток моторного отсека. Ослабив болт натяжного ролика, вращаем ходовой болт (стрелки), добиваясь нужного натяжения.





Метка на зубчатом шкиве коленвала должна совпасть с выступом на двигателе (красная стрелка). При ослабленных болтах (зеленые стрелки) пружина сама сместит натяжитель на требуемую величину.

У этой метки распредвала нет ответной. Поставьте ее на крышку двигателя, совместив штатный «прицел» в виде отверстия (стрелка) и мушку за ним, – собрать привод будет немного проще.





При установке клапанной крышки поставьте новую прокладку и уплотнители свечных колодцев. На стыки привалочной плоскости в зоне корпусов сальников и заглушек (стрелки) нанесите немного герметика.

Для доступа к адсорберу отвертываем крепеж тросов ручника и гайки крепления передней части бензобака. Приспустив его, отсоединяем трубки и со сдвигом снимаем адсорбер.





В руке – топливный насос в сборе, а правее – сменный фильтр-картридж. Менять его лучше в тепле, чтобы не обломить защелки, одна из которых показана стрелкой.

Для замены лампочек фонарь надо снимать. Отвертываем два самореза в проеме багажника и сдвигаем оптику с направляющих (стрелки) строго назад.





Сняв ограничители лотка бардачка, откидываем его вниз и снимаем лючок в отопителе, поддев верхнюю защелку. Салонный фильтр состоит из двух половин: каждую ставим, словно вагонку, пазом вниз.

Sergei 79 for journal-plaza.net

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Хорошо «читаемый» кончик щупа – Для доступа к фильтру надо снимать защиту моторного отсека	4
Замена воздушного фильтра	+ Не нужен инструмент – Затруднен доступ к защелке под впускным патрубком	4
Замена топливного фильтра	+ Не нужен специнструмент – Надо снимать и разбирать бензонасос	3
Замена свечей зажигания	+ Хороший доступ – Есть вероятность провернуть резьбовые втулки в клапанной крышке	4
Замена деталей привода ГРМ	+ На всех шкивах есть шпонки, что исключает неверную сборку – Трудоемкая замена цепи распредвалов	2,5
Замена ремней навесных агрегатов	+ Простая схема укладки каждого ремня в отдельности – Нет автомата натяжителя	3
Замена ОЖ двигателя	+ Хороший доступ к пробке на радиаторе – Поток стекает беспорядочно, нужна широкая емкость	4
Замена масла в коробке	+ Хороший доступ к пробкам – Затруднена полная замена масла в автомате	3,5**
Замена тормозных колодок	+ Привычная конструкция переднего тормоза – Задний тормоз сложнее обычного. Затруднен доступ к гайкам регулировки ручника	3,5
Замена салонного фильтра	+ Не нужен инструмент – Значимых недостатков не выявлено	4,5
Замена ламп в фарах	+ Отличный доступ к лампам в правой фаре – Слева слегка мешает блок предохранителей	5
Замена ламп в фонарях	+ Хороший доступ – Нужно снимать фонари	4,5

*Авто после рестайлинга, с мотором 4GEE (1,4 л) в сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).
**Балл, средний для двух вариантов (МКП и АКП).

шкивы помпы, завернем от руки в одно из отверстий шпильку М6 в качестве направляющей.

Для замены фильтра-адсорбера надо слегка опустить топливный бак, отвернув его крепеж. Без смотровой канавы сделать это сложно. А вот поменять топливный фильтр – запросто. Сложив задний диван и вынув коврик, поддеваем лючок в полу, который приклеен на мастике, и отсоединяем коммуникации от топливного насоса. Снимая трубку нагнетающей магистрали, сперва надвигаем наконечник на штуцер и только после этого сжимаем фиксаторы, иначе их можно сломать. Фланец насоса закреплен восемью гайками под ключ «на 8». Вынув насос, меняем картридж, не забыв поставить новые прокладки – они есть в комплекте с оригинальной запчастью.

УЧЕНЬЕ – СВЕТ

С заменой ламп в фарах особых проблем не возникло. Правда, подобраться к левой лампе головного света слегка мешает блок предохранителей, но приноровиться можно. Чтобы поменять лампы в основных фонарях, их придется снять. Конечно, это не так уж сложно, но почему такая схема стала нормой на большинстве современных авто?!

Замена лампы третьего стоп-сигнала не затруднит – сдвигаем вниз пластиковый козырек, его удерживает пара защелок. А вот с противотуманным фонарем ждите подвоха: пока машина новая, проблем нет, но когда крепеж закиснет, помучаетесь. Лучше сразу заменить винты с метрической резьбой на саморезы, установив в бампер соответствующие пластинчатые гайки.

Как видите, часть работ по обслуживанию машины вполне можно выполнить самостоятельно. Только замена адсорбера да ремней потребует некоторой сноровки, поэтому, прежде чем приступать к этим работам, найдите «самоучитель». Нет, не по корейскому языку, а руководство по ремонту. ЗР

Благодарим компанию «АВТОМИР на Дмитровке» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее	4100
Накладка бампера переднего	8150
Блок-фара	6900
Капот	7450
Фильтр масляный/воздушный/салонный (угольный)	240/450/2220
Фильтр топливный/адсорбер бензобака	1210/1200
Свечи зажигания (обычные), комплект	630
Ремень ГРМ/ролик натяжной + опорный/цепь распредвалов/успокоитель цепи	2390/2190/670/140
Тормозные колодки передние/задние	2860/1910

*Цены на январь 2009 года.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	980
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	900
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	230/680/340
Замена свечей зажигания	500
Замена ремня ГРМ/ремня и цепи ГРМ	3250/6050
Замена ремней навесных агрегатов (генератор/ГУР/кондиционер)	450/680/680
Замена охлаждающей жидкости	600
Замена тормозных колодок передних/задних	640/1000
Нормочас	1230

*Цены на январь 2009 года.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Веселые картинки

Геннадий Емелькин, вооружившись осциллографом, показывает, как разобраться с капризами электроники.

Для нормальной работы электронной системы управления двигателем (ЭСУД) контроллер должен получать сигналы со всех штатных датчиков, а исполнительные механизмы – четко реагировать на его команды. Об отказе любого из этих элементов система самодиагностики оповещает водителя, включив сигнал с символом двигателя либо с надписью «Check Engine» («проверь двигатель»). Расшифровать соответствующую ошибку поможет сканер, но его подсказки неоднозначны – например, «отсутствие сигнала с датчика…» еще не означает, что тот неисправен. Распространенная причина – дефект цепи. Случается и другое. Скажем, цепь проверена и датчик вроде бы работает, но контроллер его явно не понимает. Дело в том, что каждый датчик посылает в контроллер сигнал определенных формы и уровня, характерных именно для него. Искаженный сигнал блоку управления непонятен – и как он будет работать, предсказать порой трудно. В таких случаях осциллограф – добрый помощник. Качество сигнала вы сразу видите на экране.

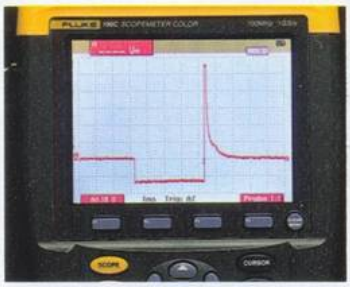
Вот пример. Двигатель «Мицубиси» с непосредственным впрыском топлива работал с перебоями: рывки, провалы в движении, хлопки из выпускной трубы. Хозяйка автомобиля посетила несколько дилерских центров, немало заплатила за диагностику и ремонт, но двигатель продолжало колотить. Встроенная самодиагностика фиксировала типичные для данного случая ошибки – пропуски воспламенения в цилиндрах. Но что их вызывало? Механики раз за разом промывали систему питания, меняли свечи, дорогущие форсунки, а напоследок приговорили даже топливный насос высокого давления! Только осциллограф помог выловить истинного виновника – датчик положения коленвала (на основе эффекта Холла), который вместо сигналов прямоугольной формы выдавал непонятную ломаную кривую. Вот блок управления и сходил с ума!

Поэтому осциллограф в арсенале диагноста – прибор совсем не лишний. Только нужно уметь им пользоваться и, кроме того, знать формы сигналов, с которыми приходится иметь дело. Со временем у диагноста накапливается большая коллекция форм сигналов.

Опираясь на эти данные, найти виновника неисправности гораздо проще и дешевле, нежели вслепую менять узлы и агрегаты. ЗР



Начнем с сигнала датчика положения дроссельной заслонки. На многих автомобилях это резистор потенциометрического типа. В разъеме три контакта: питающий (+5 В), сигнальный и минусовой. Читаем осциллограммы слева направо. Когда заслонка закрыта, напряжение на сигнальном проводе 0,3…0,6 В. Это первый слева участок. При повороте заслонки напряжение растет – второй участок. Именно ему следует уделить пристальное внимание, особенно в начале подъема кривой. При малых углах поворота заслонки дорожка потенциометра изнашивается сильнее, ведь в режимах малых мощностей наработка машины больше! Если дорожка повреждена, на осциллограмме видно резкое изменение напряжения сигнала. Верхний прямолинейный участок с напряжением 4,2…4,5 В соответствует полностью открытому дросселю.

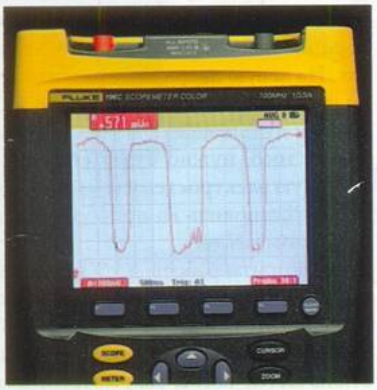


Топливные форсунки принято мыть на всякий случай – чаще всего беда кроется в гидравлической части. Но если не в порядке электрика, промывка не поможет. На экране сигнал питания форсунки. Первый участок – горизонтальная прямая с уровнем 12 В: форсунка закрыта. Резкое падение напряжения до нуля – момент открытия форсунки, когда блок управления замкнул цепь на «массу». Далее участок открытого состояния: подача топлива. Зная масштаб времени, можно приблизительно определить, сколько миллисекунд форсунка открыта. Но для точного подсчета используют функцию встроенных курсоров осциллографа. Последний участок – размыкание массы, закрытие форсунки, скачок напряжения (эдс самоиндукции) и его снижение вновь до 12 В.



С неисправным датчиком положения коленвала двигатель может не запуститься. На периферии задающего диска нарезано 60 зубьев, из которых два удалены. Это сделано для синхронизации работы датчика с положением коленвала. Вариантов исполнения несколько, но чаще используют индуктивный датчик. При вращении диска магнитный поток меняется, наводя импульсы переменного напряжения. По их частоте и амплитуде блок управления определяет частоту вращения коленвала. Отсутствие двух зубьев хорошо видно на осциллограмме. Других пропусков быть не должно. Например, обломанный зуб блок управления примет за положение синхронизации – и перебои в работе двигателя гарантированы. На некоторых автомобилях при поломке датчика положения коленвала блок управления опирается на показания датчика положения распредвала, это повышает живучесть системы.

Sergei 79 for journal-plaza.net



За содержанием кислорода в выхлопных газах следит датчик кислорода (лямбда-зонд). Контроллер постоянно подает на датчик (циркониевый) опорное напряжение 450 мВ. Пока чувствительный элемент холодный, напряжение сигнала находится в диапазоне от 300 до 600 мВ. После прогрева чувствительного элемента датчик включается в работу – напряжение меняется от 0,1 до 0,9 В. Низкое значение соответствует бедной смеси, высокое – богатой. На некоторых моделях циркониевых датчиков опорное напряжение соответствует 1,5 В, но рабочий диапазон сигнала такой же. (У титанового датчика характеристики иные: опорное напряжение 5В, сигнал меняется от 0,1 до 5В.) Если сигнал прогретого циркониевого датчика не поднимается выше 0,7 В, значит, он состарился и его нужно заменить.

Чтобы ошибочно не забраковать исправный датчик, его следует проверить в разных режимах работы двигателя: начать с минимальных оборотов холостого хода (на экране должна вырисовываться плавная синусоида), затем оценить реакцию датчика на обогащение смеси (резкий скачок сигнала).

Встречаются и более сложные случаи, например отказы датчика при высокой температуре, которые проявляются лишь под большой нагрузкой двигателя.



В устаревших системах управления двигателем топливо дважды за рабочий цикл впрыскивалось во впускной коллектор (два оборота коленвала). В современных – впрыск фазированный, когда топливо поступает единожды за цикл. Но важно подсказать блоку управления, когда и какую открыть форсунку. В этом помогает датчик положения распредвала (его иногда называют датчиком фазы). Действие таких устройств обычно основано на эффекте Холла, что подтверждают три провода в колодке датчика. Картинка на экране осциллографа – сигнал прямоугольной формы, подаваемый один раз за один оборот распредвала. По такому же принципу работает датчик скорости автомобиля, только количество импульсов уже больше. При установке датчика, не соответствующего данной комплектации автомобиля, скорость по спидометру может существенно отличаться от истинной.

На правах рекламы



На правах рекламы

Sergei 79 for journal-plaza.net



Окна во двор

Владимир Арбузов

Стеклоочистители на окнах задних дверей фургона – опция очень удобная, хотя и небесплатная. Если по каким-то причинам ее на вашей машине не оказалось, не беда. Дооснастить можно практически любой фургончик. А если подойти к делу творчески, то обойдется это гораздо дешевле, чем заказывать такую опцию при покупке (она обходится примерно в 30 тыс. рублей) или устанавливать позже в дилерском сервисе. К примеру, один моторедуктор на заднюю дверь для «Ситроена-Берлинго» в магазинах запчастей стоит около 10 тыс. рублей, а дверей-то две! Купить фирменный на разборке тоже оказалось непросто: 6 тыс. за механизм, только отдельно от двери его, как правило, не продают. А с дверью, само собой, намного дороже.

Компромисс, как водится, оказался очень выгодным. Моторедукторы пятой двери от «Самары» или «четверки» стоят 750 рублей, а работают ничуть не хуже. Установить их на «Берлинго» совсем не сложно. Как – видно на снимках. На левую дверь моторедуктор можно приспособить без доработки, на правую же лучше слегка модернизировать. Кроме того, нужно будет собрать простенькую электросхему, а кнопку управления установить на приборной панели в удобном месте.

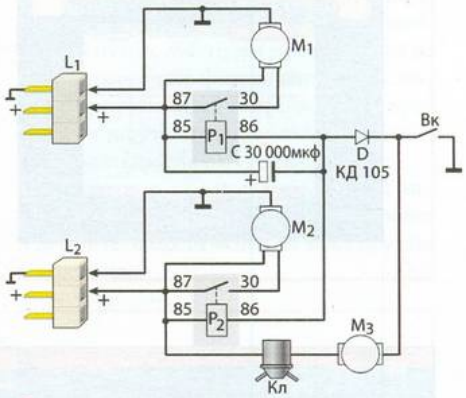
Алгоритм работы этой конструкции таков: пока нажата кнопка, работают стеклоочистители и насос омывателя, обратный клапан открыт. Отпустил кнопку – отключается насос, закрывается клапан, а щетки, пока разряжается конденсатор, делают еще несколько взмахов, сметая со стекол остатки воды. ЗР



Кронштейны моторедукторов можно сделать из стали толщиной 2–3 мм.

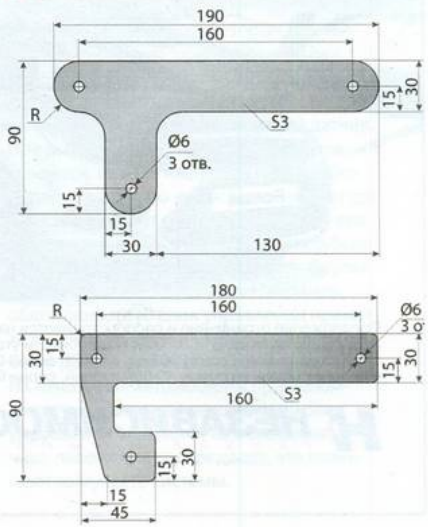
Чтобы щетка останавливалась у вертикальной стойки двери, моторедуктор правой двери нужно доработать: повернуть на пол-оборота контактное кольцо доводчика, что на пластиковой шестерне. Для этого в ней просверлим дополнительное отверстие под усик кольца.





L1 и L2 – штатные разъемы левой и правой дверей;
P1 и P2 – реле 3747;
M1 и M2 – моторедукторы стеклоочистителей;
M3 – насос омывателя;
КЛ – клапан омывателя;
С – конденсатор емкостью 30 000 мкФ;
Д – диод КД105 или любой другой на ток не менее 300 мА;
Вк – кнопка включения стеклоочистителей.

Кронштейны моторедукторов.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Звездная пыль

Активный участник «Астра-клуба» Сергей Кленкин (на форуме – Сергей К.), приславший в редакцию ряд советов, создал сайт, посвященный моделям «Астра-Н» и «Зафира-В»: www.astra-h.ru Этот ресурс дополняет форум клуба. Наиболее интересные советы разложены по полочкам, и, чтобы понять их суть, не нужно перечитывать массу комментариев.

astraclub.ru

«Астра-клуб»: основан в 2005 году, 16 900 пользователей, 1 127 000 сообщений в 26 300 темах. Адрес в Интернете: www.astraclub.ru



КРУИЗ ПО ЭЛЕКТРИКЕ

Если круиз-контроля нет, его несложно установить. Для этого в машине с автоматом меняем переключатель указателей поворотов на такой, где есть кнопки управления круиз-контролем (деталь 12 41 231).



Для замены переключателя указателя поворотов сдвигаем резиновый пыльник и отверткой, вставленной в паз снизу указателя (стрелка), освобождаем защелки.

На авто с механикой после аналогичной операции проверим вдобавок наличие концевика педали сцепления – деталь 62 40 187 или 62 39 120.

Концевик педали сцепления просто вставляем в посадочное место (стрелка). Электроразъем к нему находим около отверстия в перегородке моторного отсека, рядом с тросиком капота.



Теперь отправляемся к ближайшему дилеру, чтобы тот с помощью сканера Tech 2 известил автомобиль о появлении новой опции. Тогда круиз-контроль будет активирован.

От отдела эксплуатации ЗР. *Обычно на авто с мультиплексной проводкой установить опцию обойдется дороже, нежели заказать ее при покупке новой машины. Однако в данном случае установка почти в двое дешевле – менее 4 тыс. руб. вместо восьми.*

Чтобы идентифицировать ошибки, при которых зажигается сигнал *Check Engine*, не обязателен дилерский сканер. Если авто с механической коробкой или трансмиссией Easytronic, одновременно выжимаем педали газа и тормоза, вставляем ключ в замок и включаем зажигание (мотор не заводим!). Спустя несколько секунд на месте одометра появится надпись *ECN* (Error Code Number). Если в машине автомат, вставляем ключ в замок и включаем зажигание (двигатель также не заводим!). Далее нажимаем на педаль тормоза и, удерживая ее, переключаем селектор коробки в положение D, выключаем зажигание и отпускаем тормоз. Затем нажимаем обе педали и, удерживая их, включаем зажигание. Только теперь появится сообщение *ECN*.



При верных манипуляциях с зажиганием и педалями на месте одометра появится сообщение *ECN* и еще шесть знаков. Первые четыре показывают код ошибки, а последующие два – ее значение. Если ошибок несколько, они высвечиваются последовательно, а конец списка обозначается одними нулями. Если высвечиваются только нули, значит, ошибок нет. Расшифровка – на сайте www.astra-h.ru

СКРИПИЧНЫЙ КЛЮЧ

В борьбе с нашими ухабами немецкое качество отступает – со временем просыпаются «сверчки». Один из них может поселиться в бардачке. Головкой «Торкс-20» вывертываем четыре самореза его крепления и, отсоединив проводку, вынимаем из гнезда в панели приборов.

Виновник скрипа – саморез крепления воздуховода, вместо которого ставим обычный болт с гайкой.



Если бардачок изначально неохлаждаемый, стать холодильником ему поможет деталь 18 40 708, которую ставим взамен заглушки воздушного патрубка.

От отдела эксплуатации ЗР. *Не дожидаясь скрипа, закрепите воздуховод при замене салонного фильтра. Ведь при этом бардачок все равно надо снимать.* **ЗР**

Если другие клубы готовы поделиться своими советами, присылайте их на адрес: ***ikozlov@zr.ru***

Sergei 79 for journal-plaza.net



Медвежья болезнь

За ответ на задачу № 13 «Спасение утопающего» премию от редакции – 6000 рублей получает Максим Пинегин из Челябинска. Рисунок Ольги Громовой.

Зря водитель Клюев ехал так быстро! На взмах полосатого жезла инспектора машина отреагировала странно: поначалу скорость привычно падала, но ниже 60 км/ч тормоза как обрезало, хотя педаль, по словам водителя, оставалась твердой! Пришлось выехать на газон, а там рекламный щит… В протоколе ДПС отмечена обнаруженная при осмотре неисправность задних тормозов машины, из-за которой передние оказались перегружены. Что же все-таки произошло? Можно ли было остановиться без помощи рекламщиков!

Многие письма показывают замечательный технический уровень авторов. Цитируем: *«На легковой машине с примерно одинаковой развесовкой по осям передние тормоза главнее – ведь при торможении нагрузка на них увеличивается. Но нельзя пренебречь задними...»* Верно!

Положим, автомобиль тормозит с 90 км/ч до полной остановки в одном случае на 50 метрах, а в другом – на отрезке в 10 раз более длинном. Одна и та же кинетическая энергия после торможения превратится в тепловую, но в атмосферу это тепло уйдет по-разному. Если тормозить полегоньку, немалую долю кинетической энергии успеют съесть трение в шинах и трансмиссии, а также сопротивление воздуха. (Вспомним: скорость можно гасить и выбегом, хватило бы дистанции!) Короче, при служебном торможении колодки и диски сами по себе нагреваются слабо, а длительный обдув дополнительно их охлаждает.

Задние тормоза не работали, из-за чего при экстренной остановке перегрелись колодки передних – и перестали держать, «поплыли».

При экстренном торможении юзом тормоза блокированы – зажатые колодками диски не вращаются, – а коли так, то и тепло тут не вырабатывается. Зато «море огня» выплескивается в контакте шин с дорогой – они горят! Пример: энергично чиркнув о лист бумаги спичку, вы ее зажжете. Проведете по бумаге медленно – огня не будет. А при торможении без юза в роли спичек выступают колодки, затем к ним присоединяются диски – и нагреваются очень сильно, ведь обдув непродолжителен и малоэффективен.

Нам пишут: *«Диски накапливают в себе тепло и перегреваются не мгновенно»*. Сущая правда. В течение первых секунд экстренного торможения массивные диски нагреваются медленнее, чем накладки колодок. Но идет теплообмен, и вот мы видим: скорость падает, детали обдуваются слабее, а их температура все выше. Максим Пинегин написал: *«Критическая скорость отказа тормозов составляет… 60–70 км/ч»*. Обычно так и получается, но не всегда. Один «оптимист» из Тамбова пытался шутить: *«Если бы Клюев гнал на скорости 300, на момент отказа тормозов могло остаться и 250!..»* А шутка-то горькая. Чем выше скорость начала торможения, тем быстрее колодки трутся о диски и тем мощнее выброс тепла. Отсюда реальный риск почти мгновенного перегрева рабочих

Sergei 79 for journal-plaza.net

ЗАДАЧА № 15

ТАКАЯ МАЛЕНЬКАЯ ПРУЖИНКА!

Из письма в редакцию: «»На моем ВАЗ-2107 колодки передних тормозов в поворотах соприкасались с дисками – и противно свистели! Как избавиться? Я поставил на направляющие стержни легонькие пружинки, которые слегка распирали колодки. Свиста как не бывало! Тормозам пружинки не мешали. Ездил по городу и радовался, хотел даже написать в «Советы бывалых»... Но вот собрался на дачу. Раннее утро, дождик. По прямому, как стрела, и пустому шоссе за полчаса долетел до своего поворота и... чуть не проскочил мимо – тормоза сработали только со второго нажима! Кто догадается – почему?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 апреля 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селивёрстов пер., д. 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

поверхностей накладок. Остается к этому добавить напоминание победителя о том, что некоторые ездят с изношенными дисками – и мрачная картина завершена. Ведь чем тоньше диски, тем меньше их теплоемкость, а значит, тем быстрее они перегреются, а с ними и колодки. Неспроста температурным характеристикам фрикционных материалов, охлаждению дисков и т. д. уделяется столько внимания. Но в одном письме читаем: *«Перегрев тормозов – это еще и человеческий фактор. Перед иным «гонщиком» тормоза даже лучших иномарок пасуют!»*.

Наконец, риск «теплового удара» тем больше, чем сильнее нагружена машина: *«Если бы в легковушке Клюева сидели еще четверо тяжеловесов, одного рекламного щита могло и не хватить»*.

Что делать – продолжать давить на педаль? Или есть иные решения? Многие, включая нашего победителя, рассмотрели ряд возможностей.

Первая: *«...заставить себя отпустить педаль на секунду»* – и, слегка охладив колодки, снова нажать. Повторить еще... Если вернуть колодкам хотя бы часть фрикционных свойств, остановочный путь будет все же меньше, чем без тормозов. Совет неплох, но многие ли успеют им воспользоваться?

Другой читатель углубляет тему: *«При втором нажиме на педаль надо добиться юза – лучше подпалить шины, чем вляпаться в аварию. А если начнет разворачивать, отпустить педаль, выровнять курс – и снова до юза! Можно еще вызвать занос машины – дать полный газ... и повернуть руль! Когда машина поперек дороги – остановишься вмиг!»* Идея смелая – как в кино, только откуда уверенность, что навстречу не вынырнет второй такой мастер?

Что еще предлагают? Отказавшим задним тормозам помочь ручником. Не работает и он – тормозить двигателем, последовательно включая более низкие передачи. Победитель подробно описал, как это следует делать. Еще один вариант – пустить машину по кривой, как поступил Клюев. Движение по дуге существенно увеличивает сопротивление качению, особенно на мягком грунте. Ну а мораль проста: лучшее средство против медвежьей болезни – безусловная исправность тормозов! **ЗР**

Благодарим всех участников обсуждения этой темы, а Максима Пинегина поздравляем с победой!

На правах рекламы

НОВАЯ ЭРА В БОРЬБЕ С АДЕНОМОЙ

По данным Минздравсоцразвития у 30-40% мужчин старше 50 лет выявляются признаки аденомы простаты. Традиционное лечение гормональными препаратами вызывает снижение потенции и болезненность грудных желез. Проблема поиска эффективного лечения носит угрожающий характер!

Прорыв в разработке средств для коррекции аденомы простаты совершили российские специалисты НИИ Молекулярной Медицины ММА им. И.М.Сеченова. Венцом многолетних исследований стал препарат Индигал® - эффективное средство для профилактики и комплексного лечения аденомы простаты, обладающее высокой безопасностью. Уникальность препарата Индигал® заключается в действии его на причину болезни, исправляющем те невидимые сбои, которые приводят к развитию аденомы простаты. Здоровый мужчина – лидер везде и всегда: дома, на работе, днем и ночью! Поэтому здоровье в сексуальной сфере для него – это, в первую очередь, чувствовать себя мужчиной. Сегодня, благодаря созданию препарата Индигал®, можно говорить о наступлении новой эры в борьбе с «мужскими» недугами.



Сохраняет мужскую силу

Улучшает мочеиспускание

Безопасен при длительном применении

Телефон «Горячей линии»: 8-800-555-05-03

www.indigal.ru

www.mirax-pharma.ru

РЕКЛАМА. СГР №77.99.23.3.У.12533.3.07 от 09.03.2007
БАД. Не является лекарственным средством. Имеются противопоказания, перед применением проконсультируйтесь с врачом.

Sergei 79 for journal-plaza.net

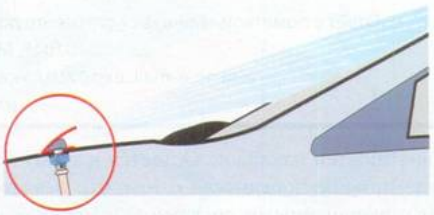
Уважаемые читатели! Рубрика «Советы бывалых» уже полвека остается популярной только благодаря читательской любознательности, находчивости, технической грамотности и изобретательности. Часто почта приносит действительно дельные и оригинальные советы, но выделить среди них бесспорного лидера, претендента на нашу премию, удается не всегда. Так, к сожалению, случилось и в этот раз. Опубликованные здесь советы вполне заслуживают внимания, но традиционную премию в мартовском номере решено не присуждать. Действительно остроумные предложения обязательно будем премировать. Ждем интересных идей! Ведь вам наверняка есть чем поделиться с увлеченными автомобилем собратьями. Надеемся, что рубрика не слишком часто будет оставаться без лучшего совета.

С. ДАНИЛЬЧЕНКО, Лабинск Краснодарского края

Правильно **отрегулировать направление струй** омывателя ветрового стекла иногда непросто, так как на ходу в дело вмешивается напор встречного воздуха. На больших скоростях он отжимает струю к нижнему краю стекла. Проблему я решил, поставив перед форсунками наклонные щитки – спойлеры, вырезанные из пластиковой бутылки.

От отдела эксплуатации.

Все-таки прежде стоит проверить эффективность насоса, его напор и производительность. Встречный поток воздуха обычно сказывается на струях воды, скорость и расход которых недостаточны.



А. КЛИМОВ, село Константиновское Ставропольского края

Если при ремонте повредили резьбу под шпильку, часто требуется **переходная шпилька**, например с резьбовыми концами на 8 и 10 мм. Такую несложно изготовить, располагая электродрелью, тисками, МШУ (машина шлифовальная угловая) и болтом подходящей длины. Закрепив дрель в тисках, зажимаем в патрон болт за резьбовую часть. С помощью МШУ отрезаем головку, а затем уменьшаем диаметр болта до 8 мм на нужной длине, после чего останется лишь нарезать нужную резьбу. Одновременная работа дрели и МШУ обеспечивает достаточно высокую точность полученной шпильки.

Ю. КОЗЛОВ, Москва

На карбюраторе «Солекс» самопроизвольно отвертывался **болт сектора воздушной заслонки**, после чего она закрывалась – и мотор из-за нехватки воздуха плохо пускался. Попытки зафиксировать болт краской не давали надежного результата. Я просверлил в корпусе отверстие диаметром 2,5 мм, частично заглубив его в тело болта, нарезал резьбу М3 и ввернул стопорящий винт на краске. Проблема решена.

С. ВЕШКИН, Курск

Иногда на кузов машины приходится устанавливать дополнительные детали, а для этого – **сверлить отверстия**. Чтобы избежать ошибок и лишних повреждений, я предварительно наклеиваю на кузов малярный скотч, по нему делаю разметку, проверяю – и потом уже сверлю. Особенно важно это для поверхностей большой кривизны.



Ю. ШАБАЛИН, Москва

Если нужно **прокачать привод тормозов без помощника**, я поступаю так: несколько раз нажав на педаль, как положено, удерживаю ее нажатой – и между ней и подушкой сиденья ставлю газовый упор (мой – бэушный от капота ВАЗ-2110, но еще достаточно сильный). Далее стравливаю жидкость из рабочего цилиндра – упор утапливает педаль до пола.

М. КАРЯКИН, Каменск-Уральский

Наш климат капризен: вчера таяло, ночью шел дождь, а под утро ударил мороз. После ночевки машины на открытой стоянке владельцу иногда приходится скалывать с нее лед. **Очистить зеркала**, не нарушив их регулировки, трудно. Но если с вечера надеть на зеркала полиэтиленовые пакеты, а еще лучше – больничные бахилы, то утром соскребать лед не придется. Благодаря стягивающей резинке бахилы хорошо держатся, а надеть или снять их – секундное дело. Да и цена в аптеках пустяковая.

А. БАНОВ, Самара

Если **механическую часть** шагового **электродвигателя** в регуляторе холостого хода периодически **смазывать**, он будет лучше работать, точнее выдерживать режимы и к тому же дольше прослужит. Даже признанный плохим электродвигатель имеет смысл смазать – часто этого достаточно для восстановления его работоспособности.

А. СЛЕПЕНКО, Минеральные Воды

Если на «Калине» лопнул **расширительный бачок**, нужно **заменить** его **одновременно с крышкой** – в противном случае может дать течь и радиатор системы охлаждения. Дело в том, что чаще всего виновата в этих бедах именно крышка расширительного бачка, поддерживающая слишком высокое давление в системе. Как правильно ее подобрать, описано в ЗР, 2008, № 3 и ЗР, 2004, № 8.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Проверь свою аптечку

Игорь Моржаретто

О ней мы вспоминаем, как правило, только накануне техосмотра. Хотя вещь эта настолько важная, что заслуживает куда более частого и пристального внимания. Перечень вложенных медикаментов и средств первой помощи определен приказом Минздравмедпрома РФ № 106 от 1.04.2002 года, но врачи рекомендуют, во-первых, периодически осматривать содержимое аптечки, а во-вторых, дополнить его некоторыми позициями.

МВД предупреждает: эксплуатация автомобиля без аптечки запрещена (пункт 7.7 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС).

А мы желаем, чтобы аптечка вам никогда не пригодилась... ЗР



В аптечке должны быть:
– обезболивающие препараты (анальгин, аспирин, охлаждающий пакет);
– средства для остановки кровотечения (жгут, четыре упаковки бинта, атравматическая повязка, лейкопластырь, салфетки, вата, зеленка, йод);
– средства помощи при болях в сердце (нитроглицерин, валидол);
– устройство для проведения искусственного дыхания;
– раствор аммиака (применяется при обмороке);
– уголь активированный (при отравлениях);
– корвалол или валерьянка (при стрессах);
– ножницы.

Следите за сроком годности вложенных лекарств! Для валидола, нитроглицерина и валерьянки – средств, входящих в стандартную комплектацию, – это два года, но лишь при соблюдении рекомендуемых условий хранения (сухое, прохладное место, температура – от 12 до 15°С). Не можете гарантировать? Сами изготовители аптечки ограничивают ее годность сроком в полтора года.

«Штатные» ножницы лучше заменить – они часто ломаются.

Гипотермический препарат, который рекомендуется использовать при ушибах и переломах, плохо переносит перепады температуры, может прийти в негодность и превратиться в кашу, поэтому за ним – глаз да глаз.

Активированный уголь (он есть в аптечке) – не самый лучший вариант лечения при остром отравлении. Тут без помощи врача не обойтись! А вот при сильных болях в желудке, диарее (чего в пути не бывает!) пригодится любое современное средство (в нашем случае – лоперамид) – до ближайшего населенного пункта дотянете.

Аспирин и анальгин, которые уже есть в аптечке, не слишком подходят на роль обезболивающих средств в случае аварии. Поэтому в дополнение к ним лучше иметь как сильнодействующие таблетки, так и «чрезвычайный набор» – эффективное ненаркотическое средство (на снимке это спазган) и шприц. Укол в мягкие части тела в экстренной ситуации можно сделать даже сквозь одежду.

Купите широкие лейкопластыри и бинты (в исходной комплектации есть лишь узенький лейкопластырь и не слишком практичные бинты).

Раньше при проезде через Белоруссию надо было иметь в аптечке презервативы, теперь это требование отменено. Но – не помешают. Кроме как по прямому назначению, они могут пригодиться при ремонте автомобиля. Например, сотрудник ЗР в полевых условиях с их помощью сумел починить бензонасос!

Sergei 79 for journal-plaza.net

Минус город

Хорошая новость: в России наконец-то стала снижаться смертность в ДТП! Итоги 2008 года с точки зрения аварийности на дорогах комментирует Игорь Моржаретто.

По милицейским данным, в прошлом году произошло 218 тыс. аварий, что на 6,5% ниже показателей позапрошлого года. Все, наверное, помнят, что 2008-й начался с введения жестких административных мер и повышения штрафов за целый ряд нарушений Правил дорожного движения, а летом на дорогах заработали первые системы видеофиксации. Несмотря на повсеместно закрученные гайки (за год к административной ответственности за нарушения ПДД привлечены около 45 млн. человек, то есть треть населения страны!), автомобильные аварии унесли почти 30 тыс. жизней. Это население небольшого российского города...

В то же время МВД отмечает, что смертей зарегистрировано на 10% меньше, чем в 2007 году. Меньше людей получили увечья (–7%), снизилось количество аварий по вине пьяных водителей (–13%). Но за истекший год произошло 21 970 ДТП с участием детей (– 8%), в которых 1018 мальчиков и девочек погибли, а почти 23 тыс. ребят получили ранения.

С этого года в России будет использоваться новая методика подсчета жертв ДТП: погибшими в аварии считаются все те, кто скончался на месте или в течение первых 30 дней (раньше – в течение 7 дней). Увы, если бы в ГИБДД итоги прошедшего года считали «по-новому», боюсь, цифры выглядели бы не так оптимистично. **ЗР**

РЕГИОН	ДТП		Погибло		Ранено	
	Число	% к 2007 году	Число	% к 2007 году	Число	% к 2007 году
Центральный округ	61 974	–9,5	8286	–15,3	76 034	–10,7
Белгородская область	1688	–8,2	260	–10,7	2078	–8,7
Брянская область	1665	–2,9	247	–9,9	2072	–5,9
Владимирская область	3368	–9,4	514	–13,6	4281	–12,2
Воронежская область	4173	–9,9	588	–14,4	5167	–12,2
Ивановская область	2320	–5,5	183	–17,9	2911	–7,7
Калужская область	1733	–12,2	357	5,9	2296	–12,6
Костромская область	1330	–9,5	139	–0,7	1638	–11,4
Курская область	2044	–9,0	276	–15,1	2614	–10,3
Липецкая область	2374	–3,8	290	3,6	3045	–7,6
Москва	13 306	–10,9	865	–25,5	15 114	–11,2
Московская область	12 520	–12,7	2247	–21,6	15 139	–14,4
Орловская область	1611	–6,7	214	–1,8	2127	–7,8
Рязанская область	2101	–1,6	373	–16,7	2746	–0,4
Смоленская область	1426	–11,8	286	–11,2	1637	–16,5
Тамбовская область	1874	–5,9	249	–3,1	2726	–1,6
Тверская область	3004	–11,9	424	–16,0	3649	–13,0
Тульская область	3028	–1,8	456	–1,9	3927	–2,0
Ярославская область	2409	–12,1	318	–17,6	2867	–13,6
Северо-Западный округ	25 066	–5,6	2680	–12,3	30 572	–6,0
Республика Карелия	790	–6,8	82	–25,5	986	–7,9
Республика Коми	1463	–11,5	120	–24,5	1933	–11,5
Архангельская область	2452	–9,9	196	–9,3	3142	–9,1
Вологодская область	2392	–14,2	273	–11,9	2988	–14,8
Калининградская область	1367	–0,1	209	–2,8	1502	–2,7
Ленинградская область	3317	–3,1	628	–14,9	4202	–2,8
Санкт-Петербург	8814	–4,6	613	–13,2	10 213	–4,5
Мурманская область	1006	–0,2	68	–18,1	1302	–0,1
Новгородская область	1865	3,7	262	–5,8	2314	1,7
Псковская область	1548	–6,4	223	–5,1	1933	–8,2
Ненецкий автономный округ	52	–1,9	6	–14,3	57	–3,4
Южный округ	25 392	–3,0	4573	–6,7	31 714	–3,1
Республика Адыгея	599	–1,3	138	–0,7	726	–0,4
Республика Дагестан	1487	–2,7	480	–0,6	1897	–3,1
Республика Ингушетия	193	–3,5	68	–1,4	336	15,9
Кабардино-Балкарская Республика	772	–9,4	213	–0,5	960	–13,3
Республика Калмыкия	367	–7,1	87	–18,7	469	–14,4
Карачаево-Черкесская Республика	640	4,2	142	24,6	964	7,3
Республика Северная Осетия	606	–0,5	132	–8,3	815	4,1
Чеченская Республика	342	–23,0	199	–2,5	481	–29,7
Краснодарский край	6894	–2,2	1143	–3,5	8286	–2,5
Ставропольский край	2810	–9,1	471	–20,7	3707	–6,7
Астраханская область	1284	–0,7	176	–12,4	1456	0,8
Волгоградская область	3180	–2,3	500	–2,0	3815	–4,5
Ростовская область	6218	–0,3	824	–12,0	7802	–0,1

РЕГИОН	ДТП		Погибло		Ранено	
	Число	% к 2007 году	Число	% к 2007 году	Число	% к 2007 году
Приволжский округ	43 749	–4,4	6117	–7,8	54 184	–5,0
Республика Башкортостан	5361	–3,3	677	–7,3	6511	–4,3
Республика Марий Эл	1190	–2,9	164	–1,8	1606	–1,8
Республика Мордовия	1188	–12,8	221	2,8	1450	–13,4
Республика Татарстан	5958	–0,6	713	–7,3	7619	–1,3
Удмуртская Республика	1798	–2,1	301	–0,3	2010	–0,5
Чувашская Республика	1900	–14,7	297	–9,7	2330	–13,6
Пермский край	4067	–2,2	613	–3,0	4829	–1,6
Кировская область	2643	–1,6	305	8,2	3329	–4,0
Нижегородская область	6027	–1,4	786	–16,7	7381	–4,1
Оренбургская область	3345	–7,0	460	–3,2	4648	–3,0
Пензенская область	1716	–0,3	329	–9,1	2063	–2,8
Самарская область	4679	–9,8	586	–17,8	5825	–11,0
Саратовская область	2588	–5,2	430	–8,3	3061	–5,6
Ульяновская область	1289	–7,3	235	–4,9	1522	–9,6
Уральский округ	20 685	–8,9	2427	–9,2	26 529	–9,4
Курганская область	1499	–1,3	229	–14,9	1832	–1,9
Свердловская область	7381	–13,2	803	–9,8	9679	–13,5
Тюменская область	3237	–12,3	367	–8,3	4379	–14,4
Челябинская область	5190	–1,9	653	–6,2	6140	–1,8
Ханты-Мансийский АО	2703	–8,3	297	–11,3	3608	–7,6
Ямало-Ненецкий АО	675	–9,3	78	–6,0	891	–6,3
Сибирский округ	28 945	–5,4	4284	–7,3	36 038	–5,8
Республика Алтай	399	–16,7	77	–16,3	496	–23,2
Республика Бурятия	1752	–7,7	286	–7,1	2334	–5,0
Республика Тыва	386	26,6	121	–10,4	571	35,3
Республика Хакасия	1161	–7,6	118	–29,8	1510	–6,6
Алтайский край	3940	–7,8	506	–6,1	4824	–8,1
Красноярский край	5087	–2,9	687	–0,3	6299	–3,2
Иркутская область	4003	–11,2	654	–8,3	4977	–11,3
Кемеровская область	3601	–0,2	603	–1,5	4547	–1,4
Новосибирская область	3071	–4,6	454	–9,0	3593	–6,7
Омская область	3227	–1,1	308	–6,4	4075	–2,1
Томская область	847	–9,4	150	7,1	972	–13,7
Забайкальский край	1471	–9,7	320	–19,4	1840	–8,2
Дальневосточный округ	11 848	–7,1	1499	–4,6	15 051	–8,2
Республика Саха	1045	–8,1	129	0,8	1297	–5,5
Приморский край	4554	–6,1	550	–0,2	5848	–8,0
Хабаровский край	2410	–6,7	312	–12,8	2993	–6,8
Амурская область	1311	–3,1	199	2,1	1571	–5,8
Камчатский край	568	–6,9	76	2,7	711	–9,5
Магаданская область	387	–0,8	45	7,1	604	13,3
Сахалинская область	1132	–16,8	128	–21,5	1470	–20,9
Еврейская автономная область	415	–3,3	57	–1,7	525	–6,1
Чукотский автономный округ	26	–18,8	3	стаб.	32	–15,8
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ	218 322	–6,6	29 936	–10,1	270 883	–7,3

Sergei 79 for journal-plaza.net



ОСАГО по евро-протоколу

Упростить оформление мелких ДТП и получение страховки обещали давно, однако сроки все время переносили. И вот мы дождались: с 1 марта 2009-го введена так называемая система европейского протокола. Как теперь действовать участникам мелких ДТП, объясняет заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

В Правилах дорожного движения появился пункт 2.6.1, в котором говорится об упрощенной процедуре оформления ДТП. Чтобы не вызывать сотрудников ГИБДД и не томиться долгие часы в ожидании их появления, участникам аварии достаточно заполнить бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии, который выдается при заключении договора ОСАГО.

Но при этом надо помнить, что далеко не всякое происшествие разрешено оформлять в упрощенном порядке. Обойтись без помощи инспектора ДПС и самостоятельно зафиксировать аварию можно, но лишь при соблюдении следующих условий:

1) в ДТП получили повреждения не более двух автомобилей;

2) у каждого из водителей есть действующий полис ОСАГО;

3) в результате столкновения пострадали только автомобили или иное имущество (если есть пострадавшие, вызвать сотрудников ГИБДД необходимо);

4) участники происшествия не имеют разногласий по поводу обстоятельств ДТП, его виновника, повреждений автомобилей и перечня поврежденных деталей, а сумма ущерба не превышает 25 тысяч рублей.

САМ СЕБЕ ЭКСПЕРТ

Первые три пункта вполне понятны, лишь четвертый таит подводные камни. Действовать по европейскому протоколу имеет смысл только при твердой уверенности, что ремонт обойдется не дороже 25 тысяч рублей. Определить это на глаз весьма затруднительно. На практике оценкой ущерба занимаются специалисты с соответствующей подготовкой (и, как правило, высшим техническим образованием). Большинство водителей необходимыми знаниями не обладают и поэтому будут проводить оценку на свой страх и риск.

Стоимость ремонта кузова еще можно прикинуть (мало кто из автолюбителей не знает, в какую сумму обходится, например, замена крыла с покраской), но как быть со скрытыми дефектами? Ведь если водитель неверно определит сумму ущерба и стоимость ремонта превысит 25 тысяч рублей, то по страховке выплатят лишь эту сумму. Остальное предлагается требовать с виновника аварии через суд. Поэтому, если вы сомневаетесь, надежнее все-таки вызвать сотрудников ГИБДД. Если же уверены, что для оплаты ремонта потребуется не больше 25 тысяч, и остальные условия соблюдены, то вместе со вторым участником аварии заполняете бланк извещения, подписываете его и направляете в свою

МНЕНИЕ СТРАХОВЩИКА

Дмитрий МАРКАРОВ, первый заместитель генерального директора Росгосстраха

Введение европротокола в определенной степени облегчит работу сотрудникам ГИБДД, которым не придется выезжать на мелкие аварии. Но пробок от этого вряд ли станет меньше, поскольку участникам ДТП все равно придется проводить замеры, рисовать схему и т. д. Положительный момент для автомобилистов – не придется часами ждать приезда инспектора.

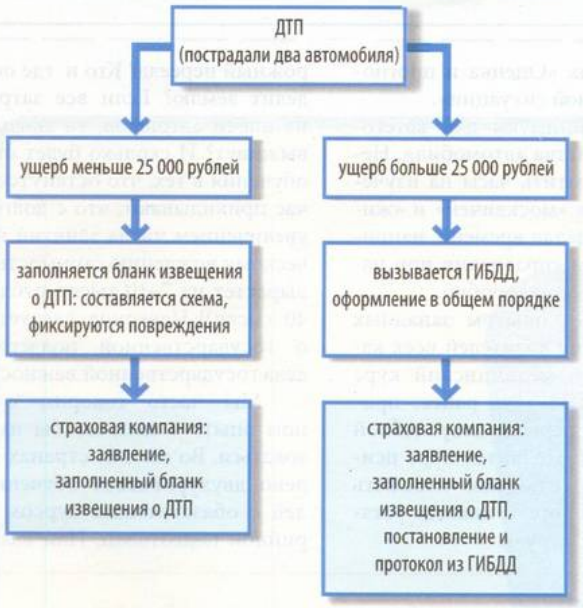
Предвижу сложности как с определением размера ущерба, так и с установлением виновной стороны. Если сотрудник ГИБДД руководствуется профессиональным знанием правил дорожного движения, то участники ДТП будут в немалой степени опираться на субъективные соображения и свои эмоции. Но позже с их мнением должен согласиться страховщик! Наверняка оценки случившегося совпадут не всегда и не во всем. Вот тут-то и таятся подводные камни. Страховщики прогнозируют: как минимум, 10% ежегодного объема страховых выплат достанется мошенникам...

Право потерпевшего обратиться за выплатой в свою страховую компанию – для автовладельцев, безусловно, положительный момент. Но разветвленную систему урегулирования убытков во всех субъектах РФ имеет крайне незначительное число страховщиков, занимающихся ОСАГО. Поэтому при выборе страховой компании рекомендую ознакомиться с ее финансовыми показателями, опытом работы с ОСАГО, выяснить, есть ли у этой компании центры урегулирования убытков в вашем регионе.

Sergei 79 for journal-plaza.net

СХЕМА ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ МЕЛКИХ ДТП





(это важное новшество!) страховую компанию для получения компенсации. Ни справок, ни других бумаг из ГИБДД не нужно.

СЛОЖНОСТИ УПРОЩЕНИЯ

Есть одна неприятная деталь: страховая компания может поставить под сомнение зафиксированные участниками ДТП повреждения. Кто, мол, подтвердит, что они получены в данной аварии? Страховщик вправе назначить независимую экспертизу. Если машины к тому моменту будут уже отремонтированы либо схема ДТП и объяснения водителей не позволят эксперту сделать однозначный вывод, страховая компания снизит сумму компенсации, а то и вовсе откажет в выплате.

Система прямого урегулирования убытков простому страхователю вроде бы понятна: теперь собранный пакет документов надо нести прямо в свою страховую компанию. Она оплатит ущерб, а убытки компенсирует за счет компании обидчика. Но тут-то и начинаются проблемы. Год назад такую систему не смогли ввести, потому что у российских страховых компаний нет единой базы данных, не отработан механизм урегулирования убытков. Почему об этом не позаботились вовремя? Вопрос к страховым компаниям и их профессиональному объединению – Российскому союзу страховщиков (РСА).

Кроме того, к моменту вступления поправок в силу, то есть к 1 марта, должны быть разработаны и утверждены единые методики оценки ущерба (ответственное ведомство – Минтранс), в соответствии с которыми страховые компании будут рассчитывать компенсации по страховым случаям, и типовые схемы ДТП (ответственное ведомство – ГИБДД). За месяц до этой даты таких документов еще не было. Впрочем, в нашей стране это обычное дело.

Остается надеяться, что с подобными проблемами российские автомобилисты будут сталкиваться нечасто и только на первом этапе, а новый порядок оформления мелких ДТП действительно упростит им жизнь. ЗР

На правах рекламы



САЛФЕТКИ ДЛЯ ДИСПЛЕЕВ

Идеальная очистка поверхности навигационных систем, телевизоров, компьютеров, видеокамер, мобильных телефонов. Никаких разводов и никаких пятен!

ОГРОМНЫЙ АССОРТИМЕНТ САЛФЕТОК!



SONAX®

Представительство в России: тел.: (495)730-56-74
www.toandto.ru
www.sonax.su

Sergei 79 for journal-plaza.net

Учебная тревога

Согласно данным МВД, по вине водителей со стажем до трех лет (их обычно называют начинающими) происходит от 15 до 40% общего числа ДТП. Такой разброс несколько удивляет, но в любом случае цифры настораживают. Разобраться в ситуации пытался Максим Приходько, тем более что для этого появился особый повод.

Весьма примечательное событие автомобильной жизни как-то затерялось в праздничной суматохе начала года. С января после долгого ожидания введены новые программы подготовки водителей с требованиями к автошколам, их оснащению, преподавателям и многому другому, что должно изменить отношение к этому жизнесберегающему (в прямом смысле слова) делу.

Те, кто полагает, будто нововведения касаются только желающих получить водительское удостоверение, ошибаются. Обучение вождению так или иначе затрагивает всех нас. Оно в чем-то сродни обычной школе. Не усвоил правила орфографии и пунктуации – всю жизнь пишешь с ошибками. Не научился в автошколе правилам дорожного движения в широком смысле, то есть умению применять их на практике, безопасно ездить, владеть собой за рулем, – стал опасным водителем. Даже опыт часто не компенсирует пробелы в начальной подготовке. Разница с обычной школой здесь в цене ошибки...

Ситуация на дорогах в последнее время ухудшилась настолько, что качеством обучения в автошколах озаботился президент страны. Только тогда чиновники из Минобразования, сотрудники МВД, представители общественных организаций и руководители автошкол засели составлять программу плавного перехода от сохранявшейся до сих пор советской модели обучения к более современной. Правда, и до того в ряде школ пытались методом проб и ошибок учесть в курсе обучения запросы сегодняшнего дня, но хорошая инициатива не обязательна ко всеобщему исполнению.

ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ

Новый курс обучения в автошколах, утвержденный Минобразования по согласованию с МВД и Минтрансом, нацелен на то, чтобы как следует подготовить молодого водителя к реалиям наших дорог. Например, в него включен такой предмет, как «Оценка и прогнозирование дорожной ситуации».

Урезан до минимума для категории В курс устройства автомобиля. Нелепостью было тратить часы на изучение карбюраторов «москвичей» и «жигулей», вовсе не уделяя времени, например, особенностям управления при наличии автоматической коробки.

Руководствуясь опытом западных стран, в подготовку водителей всех категорий включили медицинский курс с более серьезными, чем ранее, приемами оказания первой доврачебной помощи при ДТП. Появится курс психологии: будут учить, как избежать конфликтов на дороге, с какими установками садиться за руль.

Существующая система обучения водителей себя скомпрометировала: посмотрите, сколько объявлений «помогу с получением прав» на заборах, в Интернете!

С 1 июля вводятся требования по организации учебных автодромов. Они должны имитировать реальную ситуацию на обычной российской дороге, а значит, самодельные вешки и габаритные конусы уйдут в прошлое. Изменяется и процесс приема экзаменов в ГАИ: следить за кандидатом в водители будут приборы видеоконтроля. Их с июля начнут устанавливать в учебных машинах. В экзаменационные комиссии введут медиков и, как сказано в документе, «представителей общественности».

Но, наверное, самое громкое нововведение в программе – увеличение времени на вождение: теперь 50 астрономических часов вместо прежних 32!

НЕМНОГО ПРО «ОВРАГИ»

Уже при первом знакомстве с новой программой обучения возникают вопросы. Новые автодромы – это, конечно, очень хорошо. Только за чей счет строить, оборудовать эти сооружения, включающие, например, железнодорожный переезд? Кто и где под них выделит землю? Если все затраты лягут на плечи автошкол, то сколько из них выживут? И сколько будет стоить курс обучения в тех, что останутся? Уже сейчас прикидывают, что с долгожданным увеличением числа занятий по практическому вождению стоимость обучения вырастет на 7–10 тысяч рублей (до 30–40 тысяч)! Наверное, следует подумать о государственной поддержке этого дела государственной важности.

Мы часто говорим о зарубежном опыте – неплохо бы им воспользоваться. Во многих странах давно введено двухуровневое обучение водителей с обязательным курсом контраварийной подготовки. Или взять пример скандинавских стран, где в программе есть курс ночного вождения. У нас он если и был, то только на бумаге. А ведь еще 20 лет назад исследование в Норвегии показало, что такой курс для начинающих позволяет снизить аварийность на 37%!

Все это, можно сказать, из области пожеланий на ближайшее будущее. Пока же остаются нерешенными самые важные вопросы. Один из первых: кто будет обучать сегодня приемам безаварийной езды и психологии поведения в экстремальной ситуации? В наших автошколах преподают по большей части педагоги-пенсионеры. Кадров для этой системы (в 2008 году водительские права в России получили около 2 миллионов человек, только в столице свыше 300 автошкол) не готовит никто.

Нет и специальных курсов, где учат экзаменаторов, – ими «по совместительству» выступают сотрудники ГИБДД. Не секрет, что иной раз представители автошколы полюбовно договариваются с экзаменаторами и груп-

Sergei 79 for journal-plaza.net

па без проблем сдает экзамены. В результате планку требований легко преодолевали тысячи неучей. Что (и кто) станет на их пути сейчас? Предлагают приборы видеоконтроля. Но их еще купить надо (а денег на это в бюджете нет), к тому же включают-выключают их живые люди…

И вообще, если существующая система себя скомпрометировала (а это факт: посмотрите, сколько объявлений «помогу с получением прав» на стенах, на заборах, в Интернете!), то ее надо менять кардинально. В большинстве стран Европы экзамены сдают не дорожной полиции, а специальному органу при мэрии (муниципалитете) или прямо в автошколе, если у нее есть на то государственная лицензия. В полиции лишь выдают корочки…

Нынешняя реформа системы обучения, как нас уверяют, далеко не конечная: она рассчитана лишь до 2010 года. Какие из нынешних нововведений останутся в разработанной к тому времени «большой» программе, а что уйдет, мы узнаем совсем скоро. Главное, чтобы стали учить по-настоящему. Ко всему прочему, кандидаты в водители платят за это деньги. Немалые. ЗР



В помощь новичку. *Когда верстался номер, стало известно, что с 1 марта 2009 года автомобилисты, чей стаж не превышает двух лет, должны установить представленный здесь опознавательный знак. Если вы относитесь к этой группе водителей, то можете вырезать знак (размеры – точные!) и наклеить его на заднее стекло автомобиля.*

Sergei 79 for journal-plaza.net

Цветы на асфальте

Вот и дожили до весны, граждане! Наипервейшая примета этого времени года у автомобилистов – появление первых «подснежников», мотоциклистов и скутеристов. Отныне – и пока не упадет первый снег – они будут постоянно держать остальных водителей в тонусе. Аппараты их столь быстры и непредсказуемы, что отследить траекторию движения



I. Легковой автомобиль движется со скоростью 80 км/ч. У скутера двигатель рабочим объемом 125 см³. Кто из водителей показанных транспортных средств нарушает Правила?

1 – водитель грузовика
2 – водители грузовика и скутера
3 – водители грузовика и легкового автомобиля
4 – все водители



III. Вправе ли водитель «скорой помощи» с включенной мигалкой, но выключенной сиреной рассчитывать на приоритет по отношению к трамваям?

7 – да
8 – да, но только по отношению к трамваю 2
9 – нет



II. Разрешено ли дальнейшее движение?

5 – да
6 – нет



IV. Какое транспортное средство покинет перекресток первым?

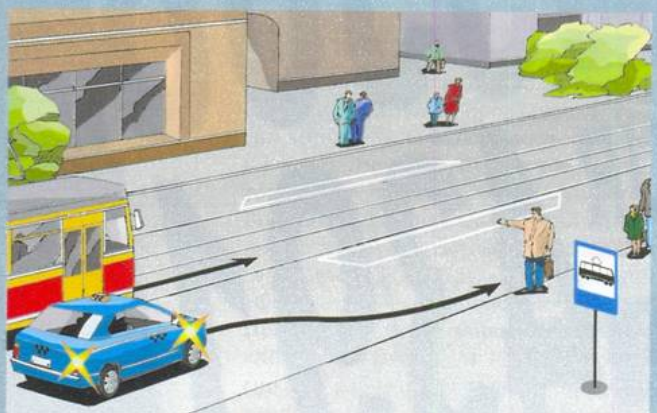
10 – троллейбус
11 – грузовой автомобиль
12 – легковой автомобиль
13 – в зависимости от договоренности между водителями

Sergei 79 for journal-plaza.net

в большинстве случаев можно только по звуку, но никак не по «картинке». Мы вовсе не считаем, что лишь тем, кто передвигается на двух колесах, свойственна легкомысленность в поступках, но, согласитесь, многие владельцы подобной техники выезжают на дорогу с весьма туманными представлениями о ПДД. К тому же азарт, с которым любой мотоциклист рассекает пространство собственным телом, не идет ни в какое сравнение с тем, что испытывает водитель автомобиля. Но Правила дорожного движения соблюдать все-таки надо, убежден автор задачи № 1 читатель В. Кузьмичев из Минеральных Вод. Остальные задачи для вас, как обычно, подготовили Дмитрий Митрошин и Станислав Ильинский (иллюстрации).



V. Имеет ли право водитель автобуса в стесненных условиях развернуться показанным способом?
14 – да
15 – нет



VII. Можно ли водителю такси остановиться для посадки пассажира?
18 – да
19 – нет



VI. Можно ли обогнать рейсовый автобус, движущийся с максимальной разрешенной для него скоростью?
16 – да
17 – нет



VIII. Во время движения в темное время суток у автомобиля перегорела лампа в левой фаре ближнего света. Что должен предпринять водитель?
20 – продолжить движение с соблюдением необходимых мер предосторожности
21 – остановиться, устранить неисправность либо дождаться рассвета и продолжить движение
22 – остановиться, переставить исправную лампу из правой фары в левую и продолжить движение

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
4, 5, 8, 11, 14, 16, 19, 21

I. Скутер движется по обочине, что запрещено пунктом 9.9 Правил. Водитель легкового автомобиля не имеет права занимать левую полосу движения при свободных правых (пункт 9.4). Движение задним ходом на автомагистралях и приравненных к ним дорогах, обозначенных знаком 5.3, запрещает пункт 16.1.

II. Указанное положение дежурного по переезду не запрещает движение через железнодорожный переезд, равно как и мигающий желто-лунный сигнал светофора (пункты 15.3 и 6.9 Правил).

III. Поскольку специальный звуковой сигнал на «скорой помощи» включен, при определении приоритета в движении водители будут руководствоваться пунктом 18.1 Правил: вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовым транспортным средствами, кроме случаев выезда из депо.

IV. Поражок проезда в данном случае установлен пунктами 13.11 и 13.12 Правил. Это означает, что легковой автомобиль первым въедет на перекресток и остановится, чтобы уступить дорогу троллейбусу, движущемуся навстречу. Троллейбус же сможет начать движение, только уступив дорогу легковому автомобилю.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Скоростной спуск

Неоднозначные итоги продаж новых легковых автомобилей в 2008 году подвел Игорь Моржаретто.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Сильнее всего сократился рынок США – на 18% по сравнению с 2007-м. Продажи в Италии упали на 13%, а в Великобритании – на 11%. Меньше всего кризис сбыта затронул Германию: здесь спрос на машины снизился лишь на 2%. В России ситуация по итогам года оказалась формально гораздо оптимистичнее: по сравнению с 2007 годом 2008-й показал прирост на 15,3%. Правда, только за счет успехов первого полугодия.

НАШИ: ЧЕРНЫЙ ДЕКАБРЬ

Увы, заслуги традиционных российских предприятий в положительном (по итогам года) балансе нет. Четыре автозавода (АВТОВАЗ, ГАЗ, СеаЗ и УАЗ) в сумме сократили продажи почти на 10%. И это удивительно! Ведь, казалось бы, в нестабильных экономических условиях граждане должны переориентироваться на покупку бюджетных автомобилей, к числу которых относятся все российские. Но соотечественники упорно продолжали вкладывать честно заработанные рубли в иномарки!

Еще в октябре-ноябре руководители наших заводов выражали сдержанный оптимизм. Например, президент АВТОВАЗа Борис Алешин заявлял, что концерн в 2008 году готов продать больше, чем в 2007-м. Тогда для таких прогнозов были основания: в октябре марка «Лада» показала результат 56,7 тыс. машин – куда больше среднемесячного уровня прошлого года (около 53 тыс. штук). Но в ноябре продажи упали, а в декабре и вовсе случился провал: было продано лишь 37 тыс. машин. Это на 40% меньше результата декабря 2007-го! В итоге за 2008 год реализовано чуть более 622 тыс. тольяттинских автомобилей, что на 6% ниже показателя предыдущего года. А ведь первоначально планировалось продать за год 786 тыс. машин! Слабым утешением служит тот факт, что автомобилей более современного семейства «Калина» продано свыше 94 тыс. (рост 19%), а семейства «Приора» – свыше 128 тыс. (на 70 тыс. больше, чем в 2007-м).

Схожие результаты и у других заводов: всех подкосил декабрь. Так, ГАЗ за последний месяц прошлого года продал всего... 310 легковых машин – на 85% меньше, чем в декабре 2007 года; УАЗ реализовал вполовину меньше автомобилей, а СеаЗ и вовсе прекратил производство и продажу микролитражек «Ока».

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В 2008 ГОДУ (шт.)

Марки	2008 год	2007 год	Динамика, %
«Лада»	622 000	663 500	–6
«Шевроле»	235 466	190 553	24
«Хёндай»	192 719	147 843	30
«Тойота»	189 966	145 478	31
«Форд»	186 828	175 793	6
«Ниссан»	146 547	116 498	26
«Мицубиси»	111 567	100 609	11
«Рено»	108 070	101 166	7
«Опель»	98 800	66 329	49
«Дэу»	95 510	91 302	5
«Хонда»	89 152	38 631	131
КИА	88 152	78 616	12
«Мазда»	73 271	50 592	45
«Шкода»	50 733	27 535	84
«Фольксваген»	50 523	31 991	58
«Пежо»	48 085	24 951	93
«Сузуки»	38 314	28 597	34
ФИАТ	33 329	15 310	118
УАЗ	28 570	32 684	–13
«Волга»	21 936	39 003	–44
«Субару»	21 780	15 553	40
«Вольво»	21 041	21 077	0
«Ленд-Ровер»	20 433	12 606	62
БМВ	18 383	14 008	31
«Саньён»	17 837	11 277	58
«Ауди»	17 076	15 313	12
«Мерседес-Бенц»	16 764	15 330	9
«Чери»	15 728	37 120	–58
«Лексус»	14 796	13 148	13
«Ситроен»	12 245	11 206	9
«Грейт Уолл»	8324	6238	33
«Инфинити»	7793	5540	41
BYD	5341	2566	108
«Лифан»	4755	–	–
«Додж»	4473	2581	73
«Джили»	3780	–	–
«Джип»	2901	1890	53
СЕАТ	2182	248	780
«Иран-Ходро»	2007	4771	–58
«Порше»	1940	2249	–14
«Ягуар»	1689	1135	49
«Кадиллак»	1596	1485	7
«Крайслер»	1425	1165	22
СААБ	1269	757	68
«Ока»	1144	5098	–78
МИНИ	853	678	26
«Хаммер»	679	772	–12
«Бриллианс»	530	–	–
«Хафей» (продажи остановлены)	512	2246	–
«Альфа-Ромео»	321	808	–60
«Исудзу»	126	–	–
ВСЕГО	2 739 261	2 373 848	15,3

По данным Комитета автопроизводителей АЕБ и АСМ-холдинга.

ИНОМАРКИ: ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

Зато для иностранных производителей на российском рынке прошлый год, несмотря на финансовый кризис, закончился удачно. Рост по итогам 2008 года составил 26% (для сравнения: в 2007 году прирост рынка составил 61%). Объем продаж иномарок вырос по сравнению с прошлым годом до 2 млн. 65 тыс. штук (в прошлом году было реализовано 1 млн. 634 тыс.). Из числа проданных в России иномарок 600 тыс. штук собрано в России. Лидеры рейтинга вот уже который год практически не меняются. Впереди – американская марка «Шевроле», далее следуют корейская «Хёндай», японская «Тойота», американский «Форд» и опять же японский «Ниссан». Причем у четырех марок («Шевроле», «Хёндай», «Тойота» и «Форд») в России уже работают сборочные предприятия; у «Ниссана» в ближайшее время должен открыться завод в Санкт-Петербурге.

С очень хорошими показателями завершили год «Хонда» (+131%), ФИАТ (+118%), «Шкода» (+84%). Но есть и первые пострадавшие от кризиса. Это самые дешевые и самые дорогие марки. Например, «Иран-Ходро» (–58%), практически все китайские автопроизводители: «Чери» (–58%), «Хафей» (продажи остановлены)...

Совершенно непонятная ситуация с марками «Бриллианс», «Лифан», «Джили», дистрибьюторы которых почему-то решили не предоставлять данные об итогах года. В дорогом сегменте кризис поубавил покупателей у марок «Альфа-Ромео» (–60%), «Порше» (–14%) и «Хаммер» (–12%).

Пятерка наиболее популярных среди россиян моделей за последние месяцы тоже не менялась. Самой востребованной иномаркой в стране в очередной раз оказался всеволожский «Форд-Фокус». На второй строчке – «Шевроле-Лацетти» калининградской сборки. За год эта модель оттеснила на третье место «Рено-Логан», выпускаемый в Москве. А корейско-ростовский «Хёндай-Акцент», как и год назад, в рейтинге самых покупаемых иномарок занял четвертое место. «Тойота-Королла» в этом списке пятая – и первая среди машин иностранной сборки. Производитель увеличил квоту для российских дилеров, в результате за год модель поднялась сразу на пять позиций. Такой же резкий скачок сделал еще один японский авто-

Sergei 79 for journal-plaza.net

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ ИНОМАРОК В РОССИИ В 2008 ГОДУ

1	Ford Focus	93 496
2	Chevrolet Lacetti	81 656
3	Renault Logan	74 300
4	Hyundai Accent	66 373
5	Toyota Corolla	63 986
6	Mitsubishi Lancer	56 900
7	Daewoo Nexia	50 814
8	Chevrolet Lanos	49 284
9	Chevrolet Niva	47 486
10	Ford Fusion	45 752



мобиль: «Мицубиси-Лансер» поднялся с 12-й строчки на шестую.

Положительную динамику продаж всем производителям тоже здорово подпортили два последних месяца года: в ноябре продажи упали на 15%, в декабре – на 10%. К примеру, в декабре объемы сбыта «Шевроле» сократились на 6%, «Форда» – на 15%, а «Хёндай» – и вовсе на 45%.

ДЕНЬГИ И ПЛАНЫ

В начале этого года агентство «АВТОСТАТ» подсчитало затраты россиян на покупку автомобилей. Емкость рынка (с учетом ввоза подержанных иномарок) в 2008 году составила 70,4 млрд. долларов. За год рынок в денежном выражении вырос на 28,5%, а средняя цена машины подскочила с 19,3 до 22 тыс. долларов.

Предсказать масштаб изменений на нашем рынке в 2009 году очень сложно. Понятно, что неизбежен спад, но как долго он продлится, насколько глубоким окажется? Прогнозы самые разные – от 19–20%, по мнению специалистов Ассоциации европейского бизнеса в Российской Федерации (АЕВ), до 45%, как считает аналитик Стенли Рут. Все автомобили станут дороже (за январь цены на иномарки уже выросли в среднем на 7,2%), а население – беднее. Пошлины с января повысили, поэтому ценовое преимущество получат модели, сборка которых налажена на территории России. А денег на приобретение машин потребители станут тратить меньше: средняя цена покупки снизится до 18–20 тыс. долларов.

Но все равно россияне будут покупать новые автомобили! А главное достоинство любого кризиса – это то, что рано или поздно он кончается. ЗР

Sergei 79 for journal-plaza.net



Идет группа в новый класс

О рыночных завоеваниях, новинках и российских клиентах с президентом «БМВ Груп Россия» Кристианом Кремером беседует Владимир Соловьев.

– Ваши результаты в прошедшем году привлекли внимание: плюс 31% в премиум-сегменте – это не шутка! В чем секрет такой продаваемости автомобилей БМВ?

– Во-первых, модельный ряд БМВ отвечает предпочтениям российского потребителя. Это динамичная, спортивная и безопасная марка, с индивидуальным дизайном. Во-вторых, у нас развитая дилерская сеть, к 47 дилерам в этом году прибавится еще девять. В-третьих, мы расширяем производство на заводе «Автотор», где делаем 3-ю и 5-ю серии, а также кроссовер X3. Есть еще 1-я серия: тем, кто мечтает о БМВ, но не может себе позволить дорогую модель, мы предлагаем хорошо оснащенную машину за 17 500 евро. Тысяча таких «единичек» разлетелась всего за три недели.

– Читатели «За рулем» высоко оценили новинки БМВ: новые X6 и «семерка» стали победителями в своих классах в Гран-при «За рулем»-2009...

– Я очень рад победам. X6 – это представитель нового класса, сочетающий внедорожные качества со стилем и динамикой спорт-купе. Несмотря ни на что, модель пользуется хорошим спросом, на нее до сих пор очередь. Что касается 7-й серии, это по-своему уникальный автомобиль. Представительской модели мы добавили элегантности и спортивности по сравнению с предыдущей.

– Вы возглавляете российское представительство БМВ уже около шести лет. Как за это время изменились вкусы покупателей и чем вообще отличаются российские клиенты?

– Раньше клиенты предпочитали максимально возможные комплектации, сейчас стали более разборчивы – выбирают только те опции, которые им действительно необходимы. Изменилось представление о самом премиум-классе, который уже не ассоциируется просто с большими автомобилями.

Однако по сравнению с Западной Европой в России преобладают дорогие и мощные версии, и я надеюсь, что подобная ситуация сохранится. Мы готовы порадовать любителей мощных БМВ: в сентябре появится новый 12-цилиндровый двигатель, а 7-серия обзаведется полным приводом. Это первая в истории фирмы флагманская модель со всеми ведущими колесами.

– Какие новинки БМВ могут стать участниками Гран-при «За рулем»-2010?

– В первую очередь, новый родстер Z4. Представим и автомобиль в совершенно новом классе – PAS (Progressive Activity Sedan). Следующая новинка – это X1, компактный кроссовер, очень популярный формат в России. Машина выйдет как в полно-, так и в заднеприводной модификации. X6 и 7-я серия получат гибридные силовые установки.

– Тогда нам придется в каталоге нашего конкурса открыть новый класс – гибриды...

– Скорее всего, да! ЗР

НАША СПРАВКА

Кристиан Штефан КРЕМЕР родился в 1967 году в Берлине. Промышленный предприниматель по образованию, в БМВ с 1989 года. В концерне прошел путь от экономиста-плановика берлинского подразделения (BMW Motorrad) до президента одного из важнейших дивизионов – BMW Russland Trading (с 2003 года). Владеет английским, французским и русским языками.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Круглое – носить, квадратное – катать

Каково ремонтировать шины? Где дешевле переобуться? Как с нуля организовать шиномонтажную мастерскую? Ответы дает Андрей Морозов. Фото: Константин Якубов.



ТИХАЯ ГАВАНЬ МАЛЫХ ФОРМ

Под строгим оком наставника ощущаешь себя новобранцем. Задача, с которой началась моя карьера шиномонтажника, казалось бы, несложна: всего лишь подвести здоровенный домкрат под днище вседорожника, снять переднее левое колесо и отнести в моечную камеру.

Поддомкратил, снял и, сопровождаемый изумленным взглядом мастера Николая, **отнес** колесо на мойку. Наблюдавшие сие слегка опешили, но в силу воспитанности и немногословности комментировать мои действия не стали.

...В последние месяцы на тему малого бизнеса, необходимости его развития, важности этой сферы экономики рассуждают, убеждают и негодуют чиновники всех рангов – от президента до руководителя сельской управы.

Действительно, малый и средний бизнес – это основа капиталистической, как принято было говорить раньше, экономики. Эти предприниматели в наименьшей степени подвержены финансовым и банковским кризисам. Их не волнует проблема торгов по IPO, да и цена барреля нефти для них такая же абстрактная величина, как для среднестатистического пенсионера. Малые предприятия из всего спектра финансовых услуг пользуются лишь кредитами на развитие. Да и то теоретически могут обойтись без них. Слишком уж малы финансовые претензии тех, кто владеет небольшим, хотя и очень беспокойным хозяйством.

Стало быть, для человека, сумевшего в «тучные годы» скопить малую толику средств, малый бизнес должен стать своеобразным оазисом спасения. Используй свои деньги: покупай оборудование, нанимай освободившуюся в результате сокращений рабочую силу – и приступай к работе! Открыть свой собственный шиномонтаж кажется куда более правильным, чем табачную лавочку. Курить народ, глядишь, бросит, а вот ездить – никогда.

Эффективность антикризисной бизнес-модели мы решили проверять не в Москве, а чуть поодаль – в уютном, хотя и всемирно известном Сергиевом Посаде. Корреспондент «За рулем» устроился на работу в местный шиномонтаж...

КРИТЕРИЙ – ЧЕСТНОСТЬ

Колесо, которое предстоит «обслуживать», помыто и заботливо уложено мной на монтажный станок. Под присмотром наставника – молоденького, но строгого Николая – стравливаю воздух, робко завожу стальную лапку между ободом и покрыш-

Sergei 79 for journal-plaza.net



кой. Нежно давлю ногой на педаль, прижимая рукой рычаг. Колесо, словно живое, соскакивает с обода.

– Да не бойся, не сломаешь, – видя мою нерешительность, наставляет Коля. Будешь тут нерешительным! Подобную операцию последний раз я проводил в армии, 23 года тому назад. Правда, вместо немецкого станка у меня на вооружении были тогда монтировки.

– Ничего, все получится, – подбадривает Николай, – к концу смены станешь квалифицированным шиномонтажником.

Конечно, он преувеличивает: за смену разве что запомнишь приемы. А классным специалистом, то есть мастером, за которым не нужен присмотр, новичок становится через полгода работы.

– Кадровая проблема ощущается у нас всегда, – рассказывает директор шиномонтажной мастерской Владимир Шермихин. – На монтажника нигде не учат. Работа непрестижная, да и непыльной ее никак не назовешь. Тем не менее слесарь может заработать приличные деньги, если будет достойно выполнять свою работу и, как следствие, обзаведется собственной клиентурой.

По словам Владимира, шиномонтажник в чем-то сродни врачу скорой помощи. Он должен «вылечить» колесо быстро и при этом сделать работу так, чтобы оно не спустило уже через полсотни километров – в таком случае все грехи дорог и автопрома обрушатся проклятиями на голову горе-мастера. Никто не будет вспоминать, какой пробег был у резины до заезда к слесарю. Психология клиента такова, что, посетив шиномонтажку, он считает свои колеса абсолютно здоровыми…

Одним из важных критериев для приема на работу Шермихин называет элементарную честность. Ведь клиент передает в руки мастера свою собственность. В салоне машины порой остаются ценности и документы – какой соблазн для нечистых на руку! А вот если человеку понравится, как его обслужили, – вернется сюда не раз и друзей приведет.

Начинающий шиномонтажник получает в мастерской до 5–7 тысяч рублей – своего рода стипендию на время обучения. Опытному мастеру, обросшему своей клиентурой, достается до 40% стоимости работы. В месяц даже в Сергиевом Посаде, где уровень зарплат далек от столичного, можно заработать 20 тысяч рублей.

Как снять колесо, знает каждый водитель.

В гаражах и на дороге колесо разбортируют при помощи монтировки и крепких выражений. В шиномонтажной мастерской это делают почти с улыбкой.

«САРАФАННАЯ» СПЕЦИФИКА

Если в Москве шиномонтаж обычно соседствует с магазином по продаже покрышек и слесари,



Sergei 79 for journal-plaza.net

не моргнув глазом, произносят: «Ничего сделать невозможно, меняйте шину», то в Сергиевом Посаде подобное неприемлемо. Это в столице на смену обиженному и «разведенному» клиенту придут трое других, в провинции же рискуешь лишиться клиентуры: «сарафанное радио» сработает эффективно.

Цены на услуги шиномонтажа всего в полусотне километров от МКАД нередко в разы ниже, чем в столице. Если в Москве переобуть с лета на зиму одно колесо размерностью 15–16 дюймов стоит примерно 1000 рублей, то в Сергиевом Посаде это обходится почти в два раза дешевле.

– Однажды нам позвонил из Москвы озадаченный клиент, – вспоминает Владимир. – Там ему предложили переобуть «Ленд-Ровер» за 12 тысяч рублей. Та же операция у нас оценивается всего в 2 тысячи. Скорее всего, владельцу вседорожника пытались «прописать» совершенно ненужные процедуры. Обычная практика современных столичных сервисов!

ПОСЧИТАЛИ – ПРОСЛЕЗИЛИСЬ

...Водружаю колесо с уже замененной покрышкой на балансировочный станок. Николай попрежнему присматривает за мной. Умная немецкая машина в считаные секунды дает указания касательно балансировки. Николай поясняет, как провести эти нехитрые, в общем-то, операции.

– Сегодня клиент привередливый, – рассказывает Владимир Шермихин. – Две монтировки и тазик с грязной водой в ржавом гараже – не для него. Но когда видит балансировочный станок с дисплеем и горящими индикаторами, это его успокаивает. Еще бы, штука явно недешевая!

Чуть позже в кабинете директора автосервиса Евгения Генералова Владимир и Евгений анализируют мой бизнес-план открытия собственного предприятия.



Самый точный прибор в мастерской поможет отбалансировать колесо. Обучение несложное, главное – практика.

Шиномонтажник-профессионал все операции выполняет быстро и четко.



Чтобы приобрести минимальный набор хорошего оборудования для шиномонтажных работ, потребуется 20 тысяч долларов. В статью стартовых расходов необходимо заложить и заработную плату слесарей. Ежемесячные расходы на всякие резинки, уплотнители, ниппели, колпачки, грузики и т. п. составят не менее 1000 долларов.

– На этом экономить нельзя. Клиент в курсе всех новинок и требует их внедрения именно на своих колесах. Справедливо требует! – подчеркивает Генералов. – У нас ходит легенда о том, как в одной мастерской клиенту посоветовали... отправиться за силиконовым уплотнителем на ближайший авторынок. Если, мол, ты такой умный! Это стало началом конца их бизнеса...

Сумма еще до начала работы получается весомая. Но тут-то и начинается самое интересное. Чтобы начать работать, необходима техническая сертификация каждого вида планируемых работ. Даже столь несерьезный бюрократический барьер может стать непреодолимым для новичка. А Генералов продолжает перечислять: пожарная инспекция, санэпидемстанция... Комитет по внешней рекламе... Электрики, которые должны подключить к сети приобретенное оборудование... Газовщики, призванные обогреть помещение... Даже услуги почтальона, который будет доставлять квитанции и предписания из вышеперечисленных организаций, предстоит оплачивать из собственных средств, еще не заработанных.

Отдельная проблема – аренда участка и помещения. О том, как это дорого в Москве, говорить не будем. Но почти в любом провинциальном городе ситуация с арендой если и лучше, то ненамного. Можно вложить средства в ремонт помещения, но никто не гарантирует, что договор не будет рас-

Sergei 79 for journal-plaza.net

торгнут в любой момент. Выкупить же что-либо в собственность для обычного человека нереально. Значит, придется идти с поклоном к владельцу подходящего здания (а подойдет далеко не любое: оно должно соответствовать техническим требованиям и стоять на оживленной дороге). Хозяин, понятное дело, потребует свою долю дохода...

– Ну что, корреспондент, хватит денег на шиномонтаж? – иронично подмигивают бывалые Евгений и Владимир. Робко пытаюсь напомнить о кредитах для малого бизнеса. Это и вовсе вызывает смех.

Ставка по кредитам на развитие малого бизнеса в России, о котором так много говорят с различных трибун, составляет, как минимум, 28 процентов. Занимать под такие проценты рентабельно, только если ты торгуешь наркотиками или фальшивой водкой. Для сравнения: подобный кредит в Германии, которая также испытывает финансовые сложности, стоит лишь 2 (два!) процента годовых.

Итого: чтобы открыть современный шиномонтаж, нужно иметь 25 тысяч долларов «подъемных» на один пост (шиномонтажный и балансировочный станки, расходники, инструмент, оплата труда, оформление) да еще крышу (в самом широком смысле этого слова – и от дождя защищающую, и от набегов бесчисленных чиновников). Если прибавить к этому честную и толковую работу, бизнес вполне может стать прибыльным.

...Колесо я переобул, проверил и готов был торжественно вынести его из ворот шиномонтажа. В последнюю секунду Николай положил руку на плечо:

– Дружище, а зачем ты его носишь? Попробуй катать, легче ведь будет!

Попробовал – и правда легче. Но смысл преодоления трудностей теряется... ЗР

Работа почти завершена. Можно звать клиента!



На правах рекламы

ПРОСТАТИТ ОГРАНИЧИВАЕТ?



НИЖФАРМ

Витапрост®

✓ улучшает сексуальную функцию
✓ устраняет симптомы простатита
✓ по 1 таблетке 2 раза в день



Живите настоящей жизнью!

Имеются противопоказания.
Ознакомьтесь с инструкцией или проконсультируйтесь со специалистом.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Great Wall Wingle

2,8 л, 95 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка, комплектация «Люкс», опции, 530 000 руб.

UAZ Pickup

2,7 л, 128 л.с., 5-ступенчатая механическая коробка, комплектация Comfort, опции, 491 000 руб.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Кто в лес, кто по дрова

Пикапы – машины не для забавы. Их дело – хотя бы изредка возить грузы, да не тещин комод или горшки с цветами, а то, что багажник обычного автомобиля превратит в хлев. О нелегких буднях доступных грузовичков поведал Максим Сачков. Фото: Александр Кульнев.



Чем бы их загрузить для теста? Можно, конечно, перевезти отложенное до летнего сезона барахло на дачу. Но как-то скудно для пикапов, готовых принять почти тонну. Закидывать в кузов что-то сыпучее или того хуже – потом не отмоешь и не проветришь. Остановились на правдоподобном и в то же время эстетичном варианте. Бензопилу, топор, рукавицы в кузов – и на заготовку дров. Итак, водителей вместе с фотографом трое, и их двое – «УАЗ-Пикап» и «Грейт Уолл Вингл».

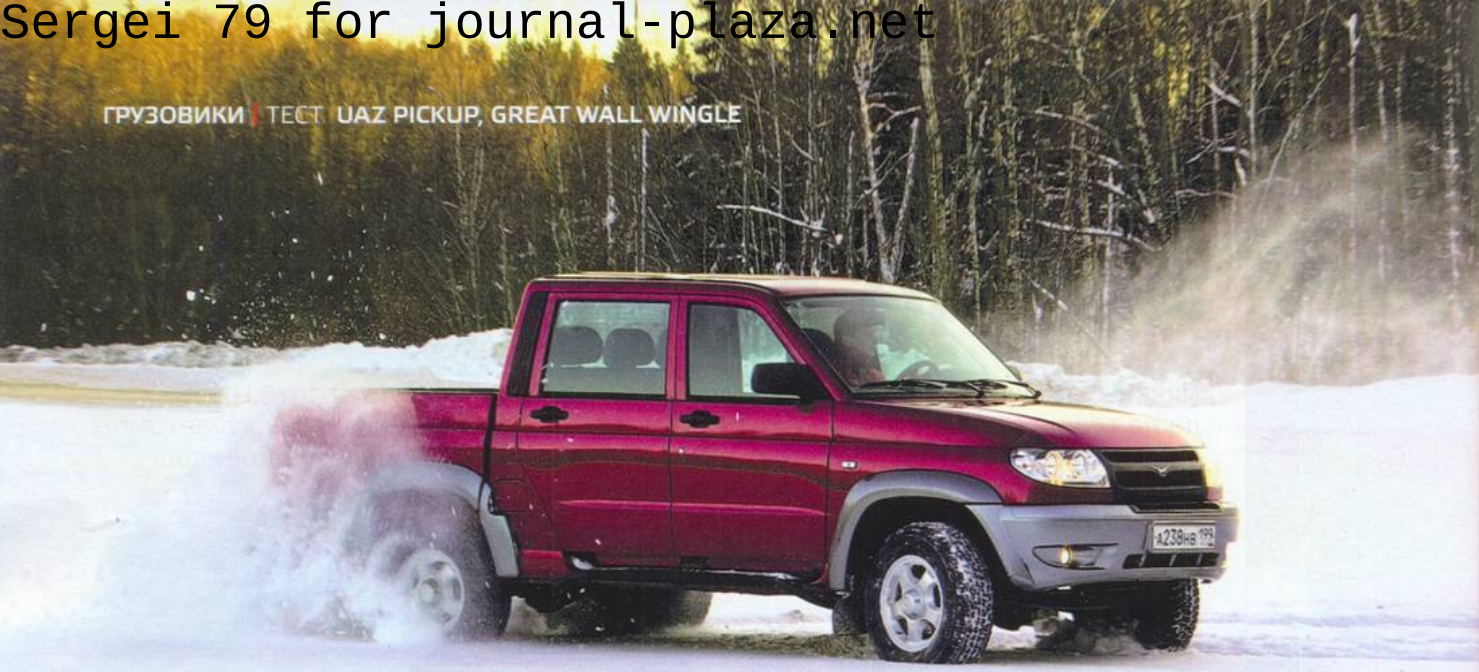
ПРОГУЛКИ НАЛЕГКЕ

«Ну чем не грузовик!» – пришло в голову, когда штурмовал подъем в кабину УАЗа. Одной ногой на подножку, другую протискиваю между сиденьем и рулевой колонкой и одновременно изгибаю тело, чтобы попасть в узкий проем. Ух, живуче военное прошлое! Правда, там, на высоте башни танка, неожиданно уютно: симпатичная двухцветная панель приборов, тканевые обивки на дверях, удобные сиденья с регулировками поясничного подпора и подушки по высоте. Ощущения пальцев противоречат визуальным, обстановка искажается, как в кривом зеркале. Вещевые ящички из неприлично жесткого пластика изгибаются в руках и нормально не закрываются, выстреливающий подстаканник отбивает пальцы, подкорректировать высоту сиденья можно только с открытой дверью, иначе рука не пролезает; придется попотеть, если хочешь поправить и рулевую колонку. Кстати, ей не хватает продольной регулировки – крутить руль пузом умеют лишь особо одаренные, а вот отодвинуть его захочется многим. Да и тесновато на водительском месте и в плечах, и в ногах, несмотря на внушительные габариты пикапа.

Хотите почувствовать себя настоящим мужчиной – прокатитесь на УАЗе. Проснувшийся под капотом зверь заявляет о себе и звучным голосом, и вибрациями. Правда, бензиновый ЗМЗ-409.10 довольно покладистый и резвый – электроника не таких усмиряла. А вот с тугой педалью сцепления и коробкой, не балующей четкими включениями, приходится бороться самому. Как и пресекать вольности в поведении на дороге: на прямой без конца подруливать, а на скользкой дороге аккуратно обращаться с тягой, чтобы пикап не вилял хвостом.

После российского великана к немаленькому по размеру «китайцу» подходишь почти как к легковому. Да и садиться в него удобнее: проем шире, пол ниже. Правда, подножки нет – берегите штанины. Габариты поменьше, интерьер поскромнее: серенькая, без эстетических ухищрений приборная панель, на дверях вместо внутренних ручек вы-

Sergei 79 for journal-plaza.net



UAZ Pickup

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлен в 2008 году. В большей части узлов и агрегатов унифицирован с вседорожником «УАЗ-Патриот».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 2,7 л (128 л.с.).
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.
КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort.
ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 415 000–450 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Привлекательная внешность и интерьер, хорошая геометрическая проходимость, эффективная система отопления.

Недостаточный запас тяги, неудобная посадка, повышенный шум и вибрации.

С лица – «Патриот», с кормы – грузовик. Кентавр выглядит вполне гармонично, но внутри есть что поправить.



штамповки, нефигуристые кресла с минимальным набором регулировок. Парадокс: сиденья в «Вингле» хуже, чем в УАЗе, но посадка удобнее! Правда, не мешало бы чуть придвинуть рычаг коробки – за пятой передачей приходиться тянуться. Хотя серьезно придраться в эргономике «Грейт Уолла» не к чему.

Гонку до опушки леса «китаец» проиграл – 95-сильному дизелю тяжело сражаться с бензиновым двигателем, в котором на три десятка «лошадей» больше. Зато и фуража дизельный табун просит в среднем в полтора раза меньше, к тому же корм немного дешевле. Впрочем, это закономерно, а удивительно другое: в дизельном автомобиле тише, чем в бензиновом. «Китаец» не раздражает трансмиссионными шумами, и об общей шумоизоляции здесь позаботились лучше. По крайней мере летящие из-под колес камешки не заставляют невольно пригибаться от страха. «Вингл» заслуживает и более высокой оценки по поведению – подвеска жестковата, но все-таки более комфортная, чем у соперника. Машина лучше стоит на дороге, не держит водителя в постоянном напряжении. По повадкам больше напоминает легковую; правда, реакции на команды водителя замедленные, но отзывы прогнозируемые.

ЧЕМ ДАЛЬШЕ В ЛЕС...

Асфальт перешел в укатанную зимнюю дорогу, которая все больше становилась «направлением». Ну, вседорожники, покажите, на что способны!

Долго дергал рычаг, чтобы подключить передний мост на УАЗе. Навались!.. Во что бы упереться? Но вот непокорный поддался, и на приборном щитке загорелась пиктограмма «4х4». Еще серия усилий – вот и пониженный ряд пришел на подмогу. Расступись, белое безмолвие!

По неглубокому снегу УАЗ ползет уверенно. Даже хотелось отключить понижающую передачу, но, вспомнив, чего это стоит, решил повременить. И не зря. Толщина покрова постепенно растет, двигаться сложнее. На небольшой скорости ульяновский пикап лихорадочно трясется из-за нехватки тяги: 2,7-литровый бензиновый двигатель по ха-

В базовое оборудование «УАЗ-Пикап» тент не входит. На момент подготовки материала его не было ни в списке заводских опций, ни в числе предложений сторонних фирм.



Sergei 79 for journal-plaza.net

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	UAZ PICKUP	GREAT WALL WINGLE
Размеры, мм: длина/ширина/высота	5200/2080/2000	5040/1800/1730
база	3000	3050
колея спереди/ сзади	1600/1600	1515/1525
Габариты грузового отсека, мм	1400x1500	1380x1460
Масса снаряжен./полная, кг	2090/2890	1860/2665
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	28
Максим. скорость, км/ч	140	140
Топливо/запас топлива, л	А92/87	ДТ/70
Расход топлива, л/100 км: при 90км/ч /город./смешанный цикл	10,8/14,9/13,5	н.д./н.д./9,1
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см³	2700	2771
Степень сжатия	11,1	н.д.
Мощность, кВт/ л.с.	94/128 при 4400 об/мин	70/95 при 3600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	218 при 2500 об/мин	225 при 1600–2600 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	М5	
Передаточные числа: I/II/III/IV/ V/з.х.	4,16/2,27/1,43/1,00/ 0,88/ 3,83	3,99/2,15/1,33/1,00/ 0,76/ 4,22
Понижающая передача	1,00/1,95	1,00/2,48
Главная передача	4,11	4,10
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	зависимая пружинная	независимая торсионная
сзади	зависимая рессорная	
Рулевое управление	винт-шариковая гайка с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	245/70R16	235/70R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	2157	1961
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1180(55)	1074(55)
заднюю	977(45)	887(45)
Дорожный просвет, мм	205	170

У задних пассажиров персональный отопитель. Кстати, печки, как основная, так и дополнительная, работают безукоризненно.





Управление электростеклоподъемниками, зеркалами и подогревом сидений сосредоточено на вещевом ящике между передними сиденьями. Здесь же клавиша, переключающая указатель уровня топлива на левый или правый бак.

На правах рекламы

Самосвал КАМАЗ - 65115 (6х4)
Снаряженная масса а/м - 10050 кг
Грузоподъемность а/м - 15000 кг
Объем платформы - 8.5 или 11 куб. м



Самосвал КАМАЗ - 6520 (6х4)
Снаряженная масса а/м - 12950 кг
Грузоподъемность а/м - 14400 кг
Объем платформы - 12 куб. м



Приглашаем посетить экспозицию ОАО "КАМАЗ" на международной выставке

"КОМТРАНС"

с 21 по 25 апреля 2009 года в Москве.

Call-центр (8552) 37-11-09
www.kamaz.ru
www.kamazleasing.ru

Sergei 79 for journal-plaza.net



Great Wall Wingle

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, сменившая «Дир», поступила в продажу в 2007 году. Наряду с полноприводными, выпускают версии с приводом на заднюю ось.

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный 2,8 л (95 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ КОМПЛЕКТАЦИЙ: 480 000–500 000 руб.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Тяговитый и экономичный дизель, неплохая эргономика, прогнозируемое поведение на дороге.

Неудобная посадка-высадка на заднее сиденье, посредственная для вседорожника геометрическая проходимость, непонятная индикация режимов трансмиссии.

На фоне соперника, подобного красному коню, «Вингл» выглядит серым осликом, добросовестно выполняющим свою работу.



Подходить сзади к «Винглу» надо осторожно. Лягнуть не лягнет, но высоким людям стоит опасаться острых краев жесткого тента.

рактеристикам лучше подходит легковому автомобилю, а не грузовику (тем более трактору), да и понижающая передача увеличивает крутящий момент скромно – менее чем вдвое. Изредка приходилось сдавать назад и брать рубеж ходом.

Кнопочки для управления трансмиссией «Вингла» после упрямого рычага, что детские игрушки. А как удобно! Несколько секунд, и пикап стал полноприводным. Так же легко включилась и понижающая передача… кажется. Точно определить сложно, ведь индикаторы рядом с кнопками совсем слепые. Хорошо, что о подключении передней оси извещает дублирующая лампочка на приборном щитке.

Хотя уже с первых метров понимаешь, какой ряд задействован. Даже без знакомства с паспортными данными очевидно: передаточное отношение понижающей в трансмиссии «Вингла» существенно больше, чем у УАЗа. Да и дизельный двигатель куда увереннее везет с низких оборотов. Там, где российский пикап требует прибавить ходу, «китайцу» хватает тяги, чтобы ползти на постоянной скорости. Правда, у «азиата» один существенный недочет – посредственная геометрическая проходимость, не позволяющая штурмовать серьезное бездорожье. Не учитывать этот недостаток нельзя, хотя в условиях теста нам скорее не хватало тяги «уазика», чем дорожного просвета «Вингла».

РАЗ БЕРЕЗКА, ДВА БЕРЕЗКА – БЫЛА РОЩИЦА

«Саша, вон еще одна отличная береза!» Стук топоров и рев бензопилы перекликались с щелчками затвора фотокамеры. Наконец выросла кучка дров, достойная наших пикапов, – осталось уложить в кузов.

Какие высокие борта у УАЗа! Груза войдет больше, но, если вы не вышли ростом, при погрузке-разгрузке намучаетесь. Из-за длинного откидного борта приходится то и дело забираться в кузов, чтобы переложить или вытащить поклажу. Зато на полу и стенках грузового отсека прак-



Sergei 79 for journal-plaza.net

На правах рекламы



На уютный салон УАЗа приятно посмотреть, а вот касаться руками – не очень. Причины: дешевые материалы и непродуманность множества мелочей.



Особым изяществом приборный щиток УАЗа не поражает, зато в эксплуатации вполне удобен.



Панель приборов – одна из самых ярких деталей в скучном интерьере «Вингла».

По легковым меркам салон довольно аскетичный. Грузовику, в котором ценят в первую очередь практичность, сгодится.







Управлять трансмиссией «китайца» очень просто: три кнопки отвечают за распределение тяги на два или четыре колеса, а также за включение пониженной передачи.

Помимо вместительного бардачка, мелочовку готов принять подлокотник.

Машина дорожная ДМК-60

Работоспособность оборудования - от -40 до +40 °С

Грузоподъемность а/м - 11 кг



Многоцелевой термос-миксер ОРД-1025

Вместимость - 3.8 куб. м

Мощность подогревателя - 25-45 кВт



Битумощебнераспределитель ДС-180

Вместимость цистерны - 4000 л

Ширина распределителя - 2.5 м



ТОРГОВО-СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ

Москва, ООО «АВТОСИЛА», (495) 232-68-00
Москва, ООО «Компания «Сим-авто», (495) 785-99-99
Московская обл., г. Ногинск, ООО "КАМАЗ-ЛИЗИНГ-Сервис", (495) 627-37-66
С.-Петербург, ООО «КАМАЗ-ПИТЕР», (812) 346-58-38
С.-Петербург, ООО «КАМАЗ-Лизинг-Сервис», (812) 337-16-66
С.-Петербург, ООО «Евротрансавто», (812) 449-60-50
Архангельск, ООО «Архангельский автоцентр КАМАЗ», (8182) 29-74-90
Волгоград, ООО «Автомобильная Компания «Техснаб», (8442) 26-51-22
Вологда, ООО «НАБИ», (8172) 73-98-32
Екатеринбург, ООО «Темир-Текс», (34397) 3-30-56
Казань, ООО «АрбаКам–Автосервис», (84371) 2-99-20
Красногорск, ЗАО «Авто-Трейд», (495) 980-03-30
Кемерово, филиал ОАО «ТФК «КАМАЗ», (3842) 62-33-92
Краснодар, ЗАО «Краснодарский автоцентр КАМАЗ», (86162) 6-15-90
Курск, ЗАО «Корпорация «ГРИНН», (4712) 73-00-12
Магадан, ООО «Магаданский автоцентр КАМАЗ», (4132) 60-73-21
Н. Челны, ООО «Набережночелнинский автоцентр КАМАЗ", (8552) 39-10-02
Оренбург, ООО «Оренбургский автоцентр КАМАЗ», (3532) 75-57-65
Ростовская обл., п. Тарасовский, ООО «КамАЗ-Дон», (86386) 3-31-97
Самара, ООО «Поволжский региональный автоцентр КАМАЗ», (846) 958-64-00
Саратов, ООО «Саратовский автоцентр КАМАЗ», (8452) 61-87-13
Сургут, ОАО НТЦ «Эврика-Трейд», (3462) 51-51-51
Сыктывкар, ЗАО «Торгово-транспортная компания», (8212) 43-20-07
Уфа, ООО «Башкирский автоцентр КАМАЗ», (347) 267-01-03
Челябинск, ООО «Компания «УРАЛКАМ», (351) 724-58-44
Челябинск, ООО «КамАЗАвтомаркет», (351) 772-06-10
Хабаровск, Филиал ОАО «ТФК «КАМАЗ», (4212) 34-04-56
Хабаровск, ООО «Хабаровский Вост.-Рег. автоцентр КАМАЗ», (4212) 76-26-56

Call-центр (8552) 37-11-09 www.kamaz.ru www.kamazleasing.ru

Sergei 79 for journal-plaza.net



тичное пластиковое покрытие. За мыслями да рассуждениями пикап незаметно оброс дровами, потяжелев на 800 кг. Пора в обратный путь!

«Лошадкам» под капотом тяжело! Двигатель приходится больше крутить и чаще переключать передачи. Лишнее подтверждение, что ЗМЗ-409.10 не лучший агрегат для пикапа. Зато насколько комфортнее стала подвеска: теперь ямки и канавки не вытрясают душу! Да и кормой грузовик перестал вилять.

Однако появилась другая неприятность: при легком нажатии на педаль тормоза разгруженные передние колеса на скользкой дороге мгновенно блокируются. Поэтому на перекрестке, где нужно было свернуть, пронесся прямо, как экспресс мимо заброшенного полустанка. В дальнейшем тормоза использовал как вспомогательное средство, больше полагаясь на низшие передачи.

Дрова перекочевали в «Вингл»: поленница выстроилась почти под крышу. Кстати, кузова пикапов примерно равны по площади. Но из-за жесткого тента, укрывающего поклажу от капризов погоды и взглядов недоброжелателей, сортировать бревнышки в грузовом отсеке «китайца» приходилось в позе низкого старта. Погрузочная высота почти не отличается от той, что у соперника. Коврик на полу, конечно, лучше, чем ничего, но ни от царапин, ни от грязи толком не защищает.

Самый очевидный недостаток «Вингла» как внедорожника – небольшой дорожный просвет. А УАЗу не хватает тяги на «низах».

ПИСЬМО ПО ПОВОДУ

Уважаемая редакция,

компания «Соллерс», как производитель и дистрибьютор широкой линейки коммерческого автотранспорта, приветствует решение журнала «За рулем» приступить к сравнительному тестированию автомобилей коммерческого назначения. Нам также приятно, что в первом же материале на эту тему («Баллом и дробью», ЗР, 2009, № 1) редакция познакомила читателей с нашим новым продуктом «ФИАТ-Дукато», производство которого запущено в 2008 году на предприятии «Соллерс-Елабуга» в Татарстане. Однако, при всем уважении к авторитету журнала, а также к опыту и профессионализму автора статьи Ю. Нечетова, мы не согласны с рядом выводов.

В частности, считаем некорректным мнение автора, что грузоподъемность для фургона полной массой до 3,5 т – гораздо более важный фактор, чем объем грузового отсека.

…В описании ходовых качеств упомянуто, что Ducato отличается высоким ездовым комфортом (мягкая подвеска, низкий уровень шума в кабине) и не отмечено, кроме как в таблице, что у ФИАТа короче тормозной путь. При этом «Максус» получил одинаковые с «Дукато» баллы!

…В разделе «Эксплуатация» при описании сервисного регламента «Дукато» допущена неточность: на самом деле интервал техобслуживания составляет не 15 тыс., а 30 тыс. км пробега, а промежуточная замена масла производится каждые 15 тыс. км.

…Таким образом, выигрыш «Максусом» 0,2 балла у «Дукато», по нашему мнению, выглядит довольно спорно и несправедливо. Полагаем, это стало следствием несовершенства методики сравнительной оценки. Она, видимо, должна претерпеть изменения, чтобы в первую очередь учитывались и оценивались те характеристики и свойства, которые являются наиболее важными для потребителей именно такой техники: эффективная работа с наименьшими затратами и высокая остаточная стоимость на вторичном рынке.

С уважением, В. ТАРАКАНОВ,
директор по маркетингу ОАО «Соллерс»

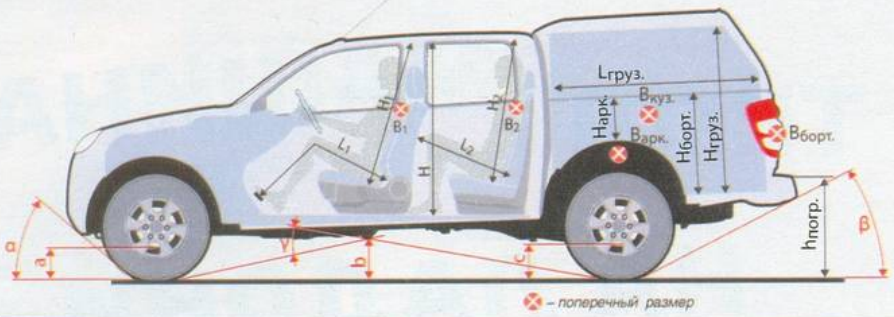
От редакции.

Благодарим компанию «Соллерс» за столь внимательное отношение к нашим материалам. Отметим, что журнальная публикация – лишь видимая часть айсберга, то есть работы, которую проводит группа экспертов. Из всей массы достоинств и недостатков каждого автомобиля в тексте, фотографиях, таблицах удается отразить далеко не все, а лишь наиболее существенные. При выставлении оценок учитывается, однако, весь объем полученной информации.

Мы готовы исправить допущенные неточности, если таковые имеют место, но оценку тех или иных фактов оставляем за собой. Абсолютно согласны, что никакая система оценок не является истиной в последней инстанции, а значит, может и должна совершенствоваться. Например, в данном случае, сравнивая пикапы, мы применили стандартную для ЗР методику оценок, учитывая характер ежедневной эксплуатации автомобилей.

Sergei 79 for journal-plaza.net

РАЗМЕРЫ КАБИНЫ И ГРУЗОВОГО ОТСЕКА, мм
(данные замеров «За рулем»)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{груз.}$	$B_{куз.}$	$B_{арк.}$	$B_{борт.}$	$H_{арк.}$	$H_{борт.}$	$H_{груз.}$	$h_{погр.}$
UAZ PICKUP	955–1090	605–755	1285	1055	985	1475	1470	1325	1480	1110	1380	390	655	—	800
GREAT WALL WINGLE	930–1190	650–880	1190	980	900	1440	1450	1410	1430	1010	1400	210	480	1040	790

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	UAZ PICKUP	GREAT WALL WINGLE
Просвет, мм		
a	205	170
b	325	225
c	215	220
Угол, град.		
α	38	27
β	23	22
γ	23	17



Места на заднем сиденье «Вингла» не меньше, чем в УАЗе, но вылезать неудобно – узок дверной проем. За спинкой можно спрятать инструмент и необходимую в дороге мелочь.



В УАЗе попадать на заднее сиденье удобнее, чем на первый ряд. Кроме того, тут свободнее: в ногах и головах места достаточно, да и плечи троим можно расправить.



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
UAZ PICKUP	8	7	7	7	9	8	7	7	7	6	6	9	9	8	8	7,5
GREAT WALL WINGLE	7	8	7	8	8	8	8	7	8	7	7	8	8	8	8	7,7

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Хотя истинное назначение пикапов – возить грузы, большинство владельцев пользуются этой возможностью далеко не каждый день, а многие и вовсе эксплуатируют их как обычные автомобили. Вот почему эту пару мы оценивали по традиционной для легковых моделей схеме. Вы, конечно, можете выделить в качестве наиболее весомых другие параметры.

Вот она, великая сила тяговитого дизеля! Имея 800 кг в кузове, «Вингл» едет немногим хуже, чем порожний. Достойный крутящий момент на низких оборотах позволяет не крутить мотор до звона, и даже в затяжных подъемах часто нет нужды переключаться на пониженную передачу. Поведение на дороге, как под конирку с уазовского: меньше склонность к заносу, практически отсутствуют тормоза, лучше плавность хода. Кстати, несмотря на неплохую энергоемкость, на серьезных ухабах подвеску «китайца» пробивает, приходится снижать скорость. УАЗ позволял ехать на 10–15 км/ч быстрее.

***

А что делать с дровами? Может, отвезти на дачу? Только вот на чем? Пожалуй, на «Вингле». Во-первых, дрова как раз уложены в его кузове. А во-вторых... Впрочем, все остальные доводы приведены выше. ЗР

P.S. *За время теста ни одно живое дерево не пострадало.*

Sergei 79 for journal-plaza.net

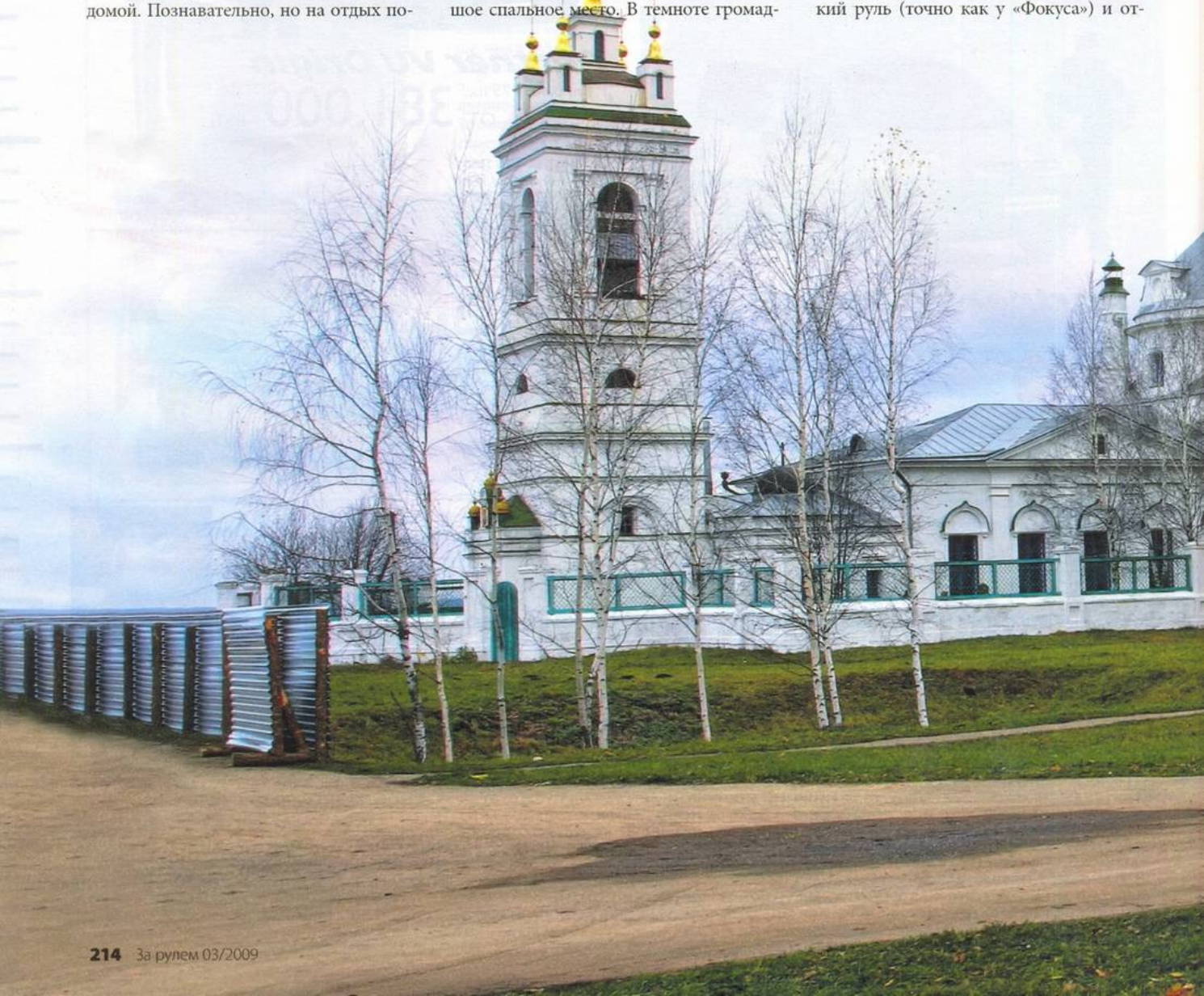
Дом, который построил «Форд»

Чтобы узнать, насколько хорош молоток, нужно забить им гвоздь, а чтобы оценить качества автомобиля для путешествий… В автокемпере «Карадо А 464», построенном на базе популярного «Форда-Транзит», Юрий Нечетов отправился в толстовскую Ясную Поляну и на родину Есенина – в село Константиново. Фото автора.

ДОМ НЕ ДОЛЖЕН КАЧАТЬСЯ!

Как вы спланировали бы поездку к достопримечательностям километров за двести-триста? Встать ни свет ни заря, влить в сонный организм побольше кофе, отмотать, сколько надо, провести день в экскурсиях и к ночи вернуться домой. Познавательно, но на отдых похоже мало. Совсем другое дело с просторным полноразмерным автокемпером – мы выехали вечером…

Наш самоходный дом построен на заднеприводном шасси «Форда-Транзит» и относится к категории альковных: над кабиной устроено большое спальное место. В темноте громадный белоснежный «Карадо», окаймленный пунктиром оранжевых бортовых огоньков, похож на нарядный круизный лайнер. Поначалу непривычно большие размеры «корабля» заставляли осторожничать, однако удобная посадка, внятное управление, привычный маленький руль (точно как у «Фокуса») и от-



Sergei 79 for journal-plaza.net

личный обзор сократили процесс адаптации до минимума. Огорчили лишь высоко подвешенная педаль тормоза и отсутствие обогрева зеркал. А еще я бы добавил штурманскую лампу для работы с картой и повесил плотную штору позади кабины – ярко освещенный жилой отсек отражается в ветровом стекле. Приятно удивил тандем тяговитого 140-сильного турбодизеля и четкой шеступенчатой коробки с коротеньким рычагом на выступе консоли – при старте со светофора можно легко держаться в первой волне легковушек.

Через полчаса я уже чувствовал себя вполне уверенно и даже кого-то обгонял. Правда, пассажиры вскоре заропта-ли: оказалось, у них елозят по столу и летят на пол всякие чашки-ложки-книжки. «И вообще, дом не должен качаться!»

ОБЖИВАЕМСЯ

Часам к одиннадцати, чуть заплутав на съезде с обводной дороги вокруг Тулы, вкатились на просторную и абсолютно безлюдную парковку музейного комплекса «Ясная Поляна». Вокруг ночь, тишина и холод, а у нас светло, тепло и кипит чайник на плите! Почти все бортовое оборудование работает на газе: плита, воздушный отопитель «Труматик С-6002» (Trumatic) со встроенным бойлером, в котором всегда готово к использованию 12 л горячей воды, и даже холодильник. Последний в кемпинге можно переключать с бортовых 12 В на наружное питание 220 В. В дополнение к двум аккумуляторам по 60 А·ч под водительским сиденьем установлен дополнительный, на 80 А·ч, – суммарной емкости вполне хватит на несколько дней автономной стоянки.

В «Карадо» ты не зажат на одном месте, как горошина в стручке: можно посидеть за столом, полежать с книжкой, пройтись туда-сюда. Хотя проход узковат – меньше полуметра у стола. Само собой, есть кухня, туалет и даже отдельная душевая кабина. В общем, хоть и тесная, но квартира. Причем формально на шесть человек – в модели 464 три двуспальные кровати. Альковная и кормовая размером 2100x1500 мм, впору кувыркаться или плясать, жаль, потолок низко. Обеденная зона раскладывается в скромную (1800x1000 мм) тахту – взрослый муж-

Автокемпер «Форд-Транзит Карадо А 464» рассчитан на шесть пассажиров и в стандартном исполнении имеет полную массу 3500 кг, так что для управления достаточно водительского удостоверения категории В. А в этой церкви в селе Константинове в 1895 году крестили младенца Сергея Есенина...

Ford Transit Carado A 464

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	7260
ширина	2300
высота	3150
база	3950
колея спереди	1730
сзади	1630
Дорожный просвет	160
Снаряженная масса, кг	2960
Полная масса, кг	3500
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	103
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	9,0

КОНСТРУКЦИЯ:
рамно-несущая с жилым отсеком из сэндвич-панелей.

ДВИГАТЕЛЬ:
ТД, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 103 кВт/140 л.с. при 3500 об/мин, 375 Н·м при 2000 об/мин, расположен спереди продольно.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади рессорные; тормоза – дисковые, спереди вентилируемые; размер шин – 185/75R16C.

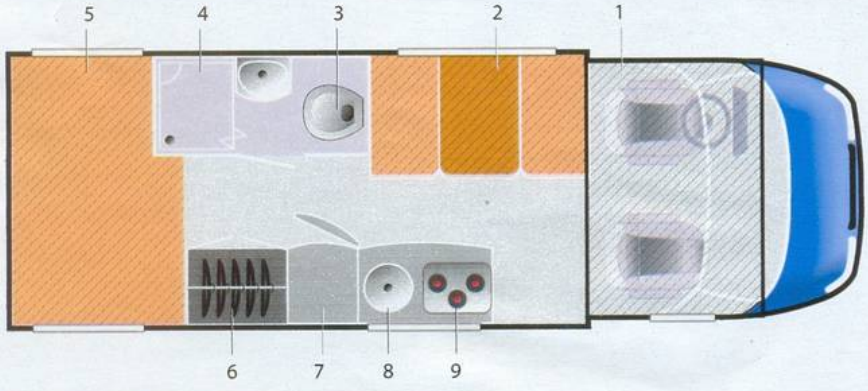
КЕМПИНГОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ:
дополнительный аккумулятор 80 А·ч, газовые баллоны 2x11 кг, обогреватель с бойлером 12 л, плита, мойка, холодильник 104 л, туалет, душевая кабина, баки для чистой/грязной воды 127/110 л, ступеньки с электроприводом, 6 спальных мест: кровати 1800x1000 мм, 2100x1500 мм (2 шт.).

Sergei 79 for journal-plaza.net



Задней стенки в кабине нет, а чтобы облегчить проход, кровать в алькове можно поднять.





Планировка «Форда-Транзит Карадо А 464»: 1 – двуспальный альков над кабиной; 2 – обеденная зона, преобразуемая в центральное спальное место; 3 – санузел; 4 – душевая кабина; 5 – двуспальная кровать в корме над гаражом; 6 – гардероб; 7 – холодильник; 8 – мойка; 9 – газовая плита.

Хотя спальных мест по паспорту шесть, за стол могут сесть только четверо – обедать придется в два захода. К кормовой кровати ведет съемная лесенка.

Панель управления над входом дает возможность проверить уровень зарядки основного и дополнительного аккумуляторов, а также количество чистой и грязной воды в баках.



чина поместится лишь по диагонали, а вот для двух детей сойдет.

А ПОУТРУ ОНИ ПРОСНУЛИСЬ...

...посреди скопища машин, экскурсионных автобусов и продавцов сувениров! Вообще говоря, это оказалось любопытной особенностью караванинга – тихое вечером место, выбранное для ночлега, утром может оказаться оживленной рыночной площадью или забитым машинами паркингом, с которого и выехать-то на громоздком кемпере непросто.

После завтрака отправляемся в усадьбу. Одни названия чего стоят: Старый сад, Калинов луг, Бисов покос, Косая поляна. Вокруг громадные деревья, поля и пронзительная тишина... Посмотрев дом Волконского, дом-музей Толстого, посидев на любимой скамейке писателя и поразившись скромности его могилы, возвращаемся к нашему «дому». Экскурсанты уже поразъехались, и мы, пообедав в уютном тепле, свободно выруливаем со стоянки.

ТОПЛИВНЫЙ ВОПРОС...

Теперь отправляемся в сторону Рязани. Эксперименты с бортокомпьютером прояснили топливный вопрос. На шестой передаче расход примерно равен скорости в десятках, а итоговый показатель 9,0 л/100 км как раз соответствует крейсерским 90 км/ч, которых я придерживался. Учитывая угловатый кузов трехметровой высоты и 3500 кг массы, такую экономичность можно признать отличной. К слову, «Карадо А 464» может быть и в исполнении массой 3850 кг. Ведь шесть человек с отпускным багажом легко выберут 540 кг полезной на-

Sergei 79 for journal-plaza.net

НАША СПРАВКА



Лев Толстой завещал похоронить себя в родовом имении на краю оврага без всяких памятников и надгробий... Музей-усадьба «Ясная Поляна» расположен в полутора десятках километров южнее Тулы. Работает ежедневно с 10.00 до 16.00 (наружная экспозиция – до 18.00), кроме понедельника. Санитарные дни – последние среда и четверг месяца. Стоимость билета – 150 руб.

Памятник Сергею Есенину на территории усадьбы, где родился поэт. Музей-заповедник в селе Константиново Рязанской области работает с 10.00 до 18.00 ежедневно, кроме понедельника. Стоимость билета в каждую из четырех экспозиций – 40 руб.



грузки, положенных для стандартной модификации. А если они к тому же толстяки или вздумали разместить пару скутеров в кормовом гараже?

В Константинове все повторяется: в вечерней темноте паркуемся на пустой стоянке, ужинаем и даже успеваем погулять под луной по музею-заповеднику Есенина – оказывается, его территория на ночь не закрывается.

...И ГАЗОВЫЙ

Ночью на улице подмораживает, но отопитель периодически выключается и мы мерзнем, несмотря на 34-миллиметровую толщину стен из сэндвич-панелей и 42-миллиметровую – пола. В конце концов, чертыхаясь, выбираюсь на мороз, переключаю питание на другой баллон – помогает ненадолго. А дальше опять через пень колоду: днем нормально, ночью же, когда температура падает, начинаются перебои. Когда вернулись, взвесил баллоны на напольных весах: один оказался совершенно пустым, а в другом меньше килограмма газа (пустой весит 15,5 кг, полный – примерно 27 кг). А ведь я специально уточнял этот вопрос, когда брал машину: «Конечно! – ответили мне. – Полная заправка!»

Утром отправляемся в музей – дочери зачитываются Есениным и поэтому, затаив дыхание, слушают экскурсовода. А с поросшего березами косогора, на котором расположено село, открывается щемящей красоты вид на излучину Оки:

Слишком я любил на этом свете
Все, что душу облекает в плоть.
Мир осинам, что, раскинув ветви,
Загляделись в розовую водь...

Потом мы еще заехали в музей-заповедник «Рязанский кремль», в Муром... «Форд-Карадо» стал нам почти родным домом за эти четыре дня. Я рад бы и вовсе с ним породниться, да бюджет не позволяет – 7 тыс. руб. за сутки или 2,6 млн. руб. за «насовсем и безвозвратно» могут себе позволить лишь весьма состоятельные граждане. Парадоксально: в Европе одним из преимуществ караванинга для семьи или компании из трех и более человек является как раз существенная экономия в сравнении с обычным автомобильно-гостиничным путешествием. Прокат там почти вдвое дешевле, а стоимость «Карадо А 464» в базовой комплектации – лишь 39,3 тыс. евро. Такие вот парадоксы... ЗР

Полная версия – на нашем сайте: www.zr.ru/articles/58582



Гараж размером 2180x1300x1200 мм позволяет взять в путешествие велосипеды или мотоцикл. Под входной дверью – ступеньки «Омнистеп» (Omnistep) с электроприводом.



В специальном, хорошо вентилируемом отсеке закреплены два газовых баллона по 27 л (11 кг). Дальше видны горловина водяного бака на 127 л и кассета биотуалета.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	ВАЗ-21054	150 800	171 940
	ВАЗ-21074	166 300	–
	ВАЗ-21041	185 000	–
250 000	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	218 900	223 700
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	233 800	256 610
	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	240 100	304 300
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	240 100	288 800
	Daewoo Matiz	249 000	256 000
300 000	Chevrolet Lanos	256 000	301 520
	Chery Amulet	262 000	–
	Chery QQ6	263 500	288 500
	ВАЗ-1117 «Лада-Калина» универсал	265 500	304 300
	ВАЗ-1119 «Лада-Калина» хэтчбек	266 600	304 300
	ГАЗ-31105	267 500	346 200
	Daewoo Nexia	269 000	344 020
	Lifan Breez седан	270 000	339 000
	Renault Logan	277 300	349 500
	Lada Priora 2170 седан	278 700	363 450
	Great Wall Peri	280 000	325 000
	Chevrolet Spark хэтчбек 5D	282 420	404 720
	ВАЗ-2111 универсал	284 100	296 100
	Hyundai Getz II	292 900	503 690
	ВАЗ-2121 «Лада 4x4»	295 000	–
	Lifan Breez хэтчбек	297 000	323 000
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	298 900	373 100
	Geely MK	299 000	359 000
350 000	Chery Kimo (S12)	302 000	306 750
	FIAT Panda	305 000	355 000
	Peugeot 107 3D	309 000	334000
	ВАЗ-2131 «Нива»	312 900	–
	Peugeot 107 5D	317 000	342 000
	UAZ Hunter	320 000	365 000
	ГАЗ-3102	322 000	390 300
	FAW Vita хэтчбек	327 000	–
	FAW Vita	333 000	–
	Skoda Fabia	334 000	499 000
	Renault Symbol	338 400	431 100
	Peugeot 206 седан	339 000	400 000
	FIAT Albea	339 000	399 000
	Peugeot 206 3D	341 000	436300
	KIA Picanto	342 000	431 000
	KIA Spectra	342 000	403 000
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3D	348 860	504 070
	FIAT Grande Punto 3D	350 000	625 000
400 000	Peugeot 206 5D	351 000	446 300
	Chevrolet Aveo седан	356 130	483 340
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5D	358 860	514 520
	BYD F3	365 000	394 000
	BYD F3-R	374 000	394 000
	Chery Fora	375 000	–
	Citroën C3	380 000	423 000
	Geely Vision	380 000	425 000
	Peugeot Partner VU	381 000	–
	Renault Symbol New	383 500	495 500
	Opel Corsa 3D	384 900	811 000
	Peugeot 207 3D	390 000	447 000
	Brilliance M2	390 000	440 000
	Citroën C2	393 000	520 000
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	393 720	599 270
	Opel Corsa 5D	394 900	700 500
	Skoda Octavia Tour	399 000	585 000
	KIA Rio	399 000	469 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
400 000	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
	Great Wall Sailor	399 000	430 000
	TarA3 Vortex Estina	399 000	615 650
	SEAT Ibiza	399 900	470 412
450 000	Peugeot 207 5D	401 000	531 000
	Chevrolet Lacetti седан	404 950	611 000
	Chevrolet Niva	409 000	427 220
	Ford Fiesta New	413 400	523 400
	Volkswagen Polo	414 160	542 562
	Nissan Almera Classic	415 900	509 900
	FIAT Grande Punto 5D	420 000	520 000
	Nissan Micra	420 760	557 960
	Opel Combo	422 900	595 900
	Ford Fusion	425 000	550 000
	Renault Kangoo Express	425 200	505 650
	Skoda Fabia Combi	429 000	549 000
	UAZ Pickup	430 000	470 000
	Ford Focus	431 700	581 700
	Renault Clio	437 300	565 100
	Citroën Berlingo First	438 000	–
	TarA3 Tager	439 900	599 900
	Peugeot Partner VP	443 000	515 000
	Skoda Praktik	445 000	–
	SEAT Cordoba	449 900	–
500 000	Nissan Note	452 350	610 150
	UAZ Patriot	455 000	590 000
	FIAT Doblo Panorama	459 000	529 000
	Great Wall SUV G5	460 000	499 000
	Renault Kangoo	461 450	591 100
	Chevrolet Lacetti универсал	464 150	585 700
	Chevrolet Rezzo	464 400	485 300
	Suzuki Swift	467 000	549 000
	Renault Megane седан	467 650	695 650
	KIA Cee'd 5D хэтчбек	474 360	641 324
	KIA Cerato New	479 000	559 000
	Great Wall Wingle	480 000	500 000
	Hyundai Matrix	483 890	581 790
	Volga Siber	487 400	557 300
	KIA Cee'd Wagon	487 492	641 324
	Opel Meriva	487 500	804 100
	Volkswagen Caddy	494 000	836 678
	Citroën C4 хэтчбек New	494 000	648 000
	Skoda Octavia	499 000	819 000
	Chery Cross Eastar (B14)	499 000	–
550 000	Suzuki SX4 седан	502 000	595 500
	Mazda 2	503 000	642 000
	KIA Cee'd 3D хэтчбек	507 860	637 840
	Citroën C4 coupe New	508 000	663 000
	Peugeot 308 5D	509 000	589 000
	KIA Cee'd SW	511 612	656 600
	Opel Astra 5D	511 700	788 300
	Honda Jazz	513 000	562 000
	Hyundai Elantra New	514 395	728 595
	Skoda Roomster	515 000	605 000
	Citroën Berlingo New	515 000	579 000
	FIAT Panda 4x4	515 000	–
	Hyundai i30	530 900	715 900
	Volkswagen Golf	533 239	1 023 333
	Chery Tiggo	536 310	595 520
	Nissan Tiida	544 150	657 750
	Ford Mondeo	546 300	999 300
	Suzuki Jimny	549 000	598 000
	Suzuki SX4 хэтчбек	549 000	685 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	Renault Megane хэтчбек	550 500	662 000
	FIAT 500	555 000	590 000
	Citroën Xsara Picasso	556 000	–
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Mazda 3	568 000	800 000
	SEAT Leon New	569 900	999 900
	Opel Astra универсал	571 700	803 300
	Volkswagen Jetta	579 203	714 785
	SEAT Toledo	579 900	–
	Opel Astra 3D	580 300	896 300
	Opel Vectra	582 900	1 033 900
	Renault Megane универсал	588 900	700 400
	Mitsubishi Colt	589 293	693 347
	SsangYong Actyon Sports	592 000	789 000
	Volkswagen Golf Plus	592 311	860 097
	SEAT Altea	599 900	859 900
	Peugeot 308 SW	600 000	–
	Great Wall Hover	600 000	675 000
650 000	Honda Civic седан	602 000	738 000
	KIA Pro Cee'd	613 720	637 840
	Subaru Impreza седан	615 200	676 300
	Opel Zafira	618 400	1 028 800
	Chevrolet Epica	618 500	860 700
	Mitsubishi Lancer STW	619 122	773 122
	Ford C-MAX	633 500	853 500
	Peugeot 407	637 800	959 200
	TarA3 Road Partner	639 900	789 900
	Mitsubishi Lancer X	641 320	998 226
	KIA Sportage New	645 000	849 000
	Volvo C30	646 300	1 312 100
	KIA Carens	649 000	769 000
	SEAT Altea XL	649 900	879 900
	Volkswagen Passat седан	650 000	1 197 035
	FIAT Sedici	650 000	680 000
700 000	KIA Magentis	655 260	849 560
	Nissan NP300 Pick Up	656 000	798 000
	FIAT Bravo	665 000	750 060
	Nissan Qashqai	666 300	1 028 700
	Hyundai Tucson	670 000	977 445
	Mazda 3 Flash Edition	674 000	728 000
	Toyota Yaris	679 960	789 746
	Citroën C4 Picasso	683 000	876 000
	Hyundai NF Sonata	687 000	991 095
750 000	Volkswagen CrossGolf	705 139	766 059
	Volvo S40	709 200	1 393 300
	Mazda 5	710 000	1 012 000
	Renault Scenic	710 250	795 350
	Suzuki Grand Vitara 3D New	712 500	925 000
	Peugeot Boxer	714 000	–
	Citroën C5 седан New	717 000	1 355 000
	Nissan Qashqai+2	718 800	1 056 200
	Renault Laguna хэтчбек New	719 500	1 033 500
	Citroën C4 Grand Picasso	721 000	913 000
	Peugeot 207 CC	722 000	805 000
	Mazda BT-50	723 000	984 000
	Toyota Corolla	725 999	942 028
	Mitsubishi Lancer X Sportback	728 032	887 581
	KIA Sportage	729 000	929 000
	Volkswagen Touran	732 140	1 026 246
	Renault Grand Scenic	739 350	868 250
	Volvo V50	740 200	1 437 300
	Renault Trafic Van	740 650	763 200
	Ford S-MAX	745 700	1 210 700

Sergei 79 for journal-plaza.net

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
800 000	MINI One	753 500	–
	Honda Civic хэтчбек	762 000	876 000
	Mitsubishi Galant	763 175	888 715
	SsangYong Actyon	767 000	923 000
	Chrysler PT Cruiser Limited	768 500	–
	Toyota Auris	772 038	934 945
	Mazda 6 седан	773 000	1 040 000
	Volkswagen Passat универсал	776 344	1 119 926
	Ford Galaxy	777 700	1 248 800
	Dodge Caliber	783 000	–
	Opel Insignia	788 800	1 443 300
	Toyota Camry	790 000	1 604 281
	Mazda 6 хэтчбек	792 000	1 023 000
850 000	SAAB 9-3 Sport седан	803 000	1 536 000
	BMW 1 Series 3D	809 800	1 206 300
	SsangYong Kyron New	819 000	1 029 000
	Subaru Legacy	823 400	1 374 400
	Suzuki Grand Vitara 5D New	832 000	1 250 000
	MINI Cooper	836 300	–
	Renault Clio Sport	838 700	–
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	BMW 1 Series 5D	843 000	1 235 500
	Ford Focus ST WRC	843 700	–
	Ford Escape	845 500	931 500
	Hyundai Coupe New	849 473	1 042 073
	Volkswagen Tiguan	849 999	1 097 256
900 000	Citroën C5 универсал New	857 000	1 480 000
	SAAB 9-3 Sport Combi	857 700	1 590 700
	Mitsubishi Grandis	858 077	1 100 274
	Skoda Superb New	859 000	1 509 000
	Ford Focus Coupe-Cabriolet	865 400	997 400
	Renault Koleos	869 000	1 074 000
	Mazda 6 универсал	869 000	984 000
	Renault Laguna универсал New	872 800	996 000
	Audi A3	873 000	1 043 000
	Renault Master	880 050	990 750
	Chevrolet Captiva	883 700	1 122 900
	KIA Carnival	884 587	1 019 123
	Cadillac BLS	896 535	1 183 635
	Audi A3 Sportback	899 000	1 069 000
950 000	Mitsubishi L200	901 455	1 213 618
	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Nissan Teana	906 500	1 349 400
	Honda Accord	916 000	1 130 000
	Subaru Forester	923 600	1 303 600
	Mitsubishi Outlander XL	923 650	1 250 622
	MINI Cooper Clubman	931 500	–
	Volvo S60	939 400	1 320 000
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	Toyota Avensis	942 028	1 402 418
	Hyundai Santa Fe New	944 900	1 301 800
	Ford Kuga	946 400	1 116 400
1 000 000	SAAB 9-5 седан	950 700	1 378 400
	Mercedes-Benz A-Klasse 3D	955 300	1 139 800
	Renault Trafic	959 950	1 040 900
	Mazda 3 MPS	965 000	1 001 000
	Peugeot 4007	965 000	1 103 000
	Citroën C-Crosser	965 000	1 103 000
	KIA Opirus	971 768	1 052 972
	Volkswagen Passat CC	980 224	1 675 226
	Mercedes-Benz A-Klasse 5D	984 000	1 168 500
	Dodge Avenger	986 000	–
	Subaru Outback	986 800	1 397 900
	Honda CR-V Mugen	991 000	1 077 000
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	SAAB 9-5 Sport Combi	999 900	1 427 700
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
1 100 000	Alfa Romeo 147	1 002 009	1 151 630
	Toyota Corolla Verso	1 027 023	1 154 516
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 338 300
	SEAT Altea Freetrack	1 029 900	–
	Nissan X-Trail	1 031 000	1 302 000
	Mazda MX-5	1 048 000	1 198 000
	Peugeot 407 Coupe'	1 048 700	–
	Nissan Navara	1 050 000	1 302 500
	Dodge Journey New	1 052 700	–
	Impreza WRX	1 053 600	1 270 700
	MINI Cooper S	1 064 000	–
	Jeep Compass Limited	1 070 100	–
	Alfa Romeo MiTo	1 074 553	1 119 893
	Mitsubishi Pajero Sport	1 074 879	1 407 852
	Mitsubishi Outlander	1 085 284	–
	Honda Civic Type-R	1 089 000	–
	Volkswagen Eos	1 096 208	1 416 699
1 200 000	Jeep Liberty	1 102 000	–
	Chrysler Sebring	1 107 800	–
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 154 890
	Audi A4 универсал	1 125 000	1 822 000
	BMW 1 Series куне	1 136 700	1 592 300
	Audi A3 кабриолет	1 147 000	1 446 000
	Hyundai Grandeur	1 148 003	1 321 343
	MINI One Cabrio	1 150 000	–
	Volvo S80	1 150 400	2 467 400
	Mercedes-Benz B-Klasse	1 152 100	1 213 600
	MINI Cooper S Clubman	1 163 400	–
	Volvo V70	1 169 300	1 705 400
	Renault Espace	1 174 000	1 280 000
	Land Rover Freelander 2	1 178 000	1 622 000
1 300 000	Honda CR-V	1 202 000	1 236 000
	Cadillac CTS	1 206 342	1 423 364
	BMW 1 Series кабриолет	1 209 100	1 503 800
	Dodge Caliber SRT4	1 209 300	–
	Alfa Romeo GT	1 233 242	1 872 533
	MINI Cooper Cabrio	1 246 600	–
	Mitsubishi Pajero IV 3D	1 259 916	1 564 775
	Ford Explorer	1 269 000	1 554 500
	Toyota RAV4	1 285 550	1 565 325
1 400 000	SAAB 9-3 Convertible	1 300 800	1 630 100
	Renault Vel Satis	1 301 150	1 789 550
	Land Rover Defender	1 305 000	1 405 000
	Mercedes-Benz CLC спорт-куне	1 328 400	1 709 700
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 336 600	3 312 800
	Mazda CX-7	1 343 000	1 455 000
	Volvo XC70	1 356 900	1 817 200
	BMW 3 Series универсал	1 357 300	2 274 300
	Mitsubishi Pajero IV	1 369 260	1 724 503
	Nissan Pathfinder	1 375 000	1 784 000
	Mazda RX-8	1 379 000	1 535 000
	Dodge Nitro	1 386 200	–
	Volvo C70	1 393 100	1 674 700
1 500 000	Volvo XC60	1 400 100	2 079 300
	Alfa Romeo 159	1 419 135	2 099 232
	BMW 3 Series куне	1 440 800	2 357 800
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 456 411	1 640 239
	Alfa Romeo 159 SW Sportwagon	1 464 475	2 140 038
	Mitsubishi Lancer X Ralliart	1 469 944	–
	Honda Pilot	1 470 000	1 695 000
	Hyundai ix55	1 472 900	1 598 900
	Subaru Impreza WRX STI	1 483 300	1 833 100
	Mitsubishi Lancer X Sportback Ralliart	1 491 095	–
	Audi A5	1 495 000	2 521 000

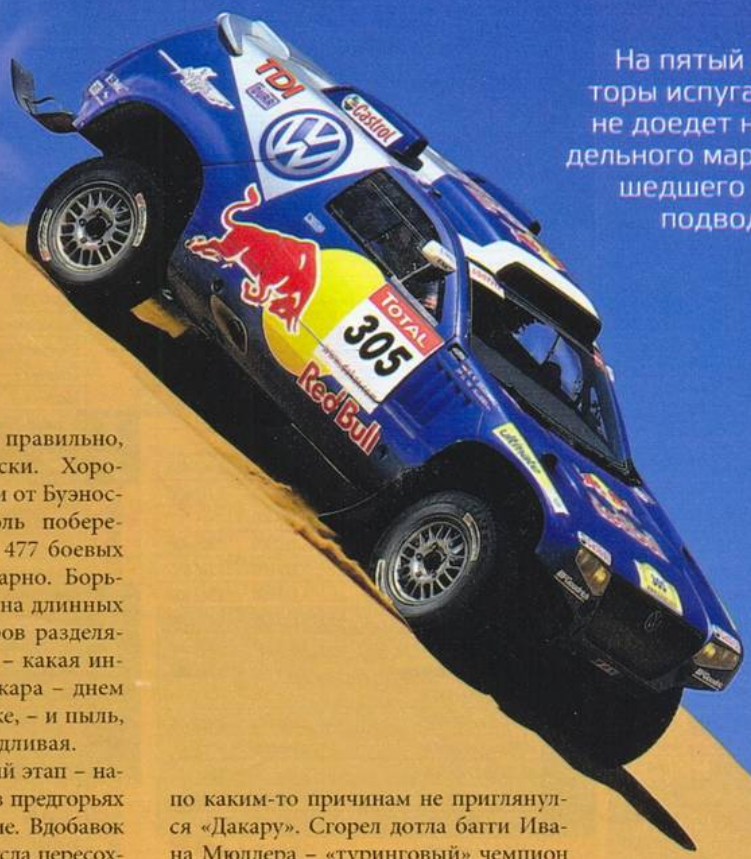
Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
1 600 000	Volkswagen Touareg	1 515 950	3 721 978
	Nissan Patrol	1 517 500	1 896 500
	Audi A6 седан	1 524 000	2 855 000
	Audi Q5	1 526 000	2 081 000
	Volvo XC90	1 532 900	2 671 700
	Jeep Wrangler	1 534 100	–
	Land Rover Discovery 3	1 537 000	1 988 000
	Mercedes-Benz C-Klasse универсал	1 582 600	1 799 900
1 700 000	Infiniti G35 седан	1 605 600	1 623 300
	Jeep Cherokee New	1 612 400	–
	BMW X3	1 613 600	2 355 900
	BMW 3 Series седан	1 616 300	3 007 600
	BMW 5 Series седан	1 616 300	3 007 600
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 857
	Hyundai Genesis	1 660 900	1 850 900
	Nissan Murano New	1 665 500	1 815 500
	Audi A4 седан	1 671 000	1 752 000
	Infiniti G37 куне	1 687 280	1 739 680
1 800 000	Citroën C6	1 716 000	2 038 000
	Infiniti EX35	1 721 000	1 825 200
	Nissan 350Z	1 749 500	1 788 800
	Subaru Tribeca (5 мест)	1 760 000	1 941 600
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
	Lexus IS 250	1 793 199	2 143 514
	Mazda CX-9	1 799 000	1 828 000
1 900 000	Mercedes-Benz GLK-Klasse	1 845 000	1 972 100
	Mercedes-Benz E-Klasse седан	1 857 300	3 173 400
	Infiniti M35	1 885 400	2 118 900
2 000 000	Alfa Romeo Brera	1 908 805	2 384 873
	Chrysler Grand Voyager	1 934 300	–
	Volkswagen California	1 965 900	2 125 600
	Alfa Romeo Spider	1 976 815	2 466 485
2 500 000	Honda Legend	2 017 000	–
	Infiniti FX35	2 068 400	2 226 400
	Toyota Land Cruiser Prado	2 149 666	2 401 110
	Volkswagen Phaeton	2 209 080	3 953 405
	Range Rover Sport	2 287 000	2 846 000
	Infiniti M45	2 346 000	2 374 700
	Audi Q7	2 418 000	4 804 000
	Infiniti FX50	2 447 100	2 595 100
3 000 000	Lexus GS 300	2 514 641	2 785 181
	Infiniti QX	2 616 500	–
	Mercedes-Benz M-Klasse	2 734 700	5 469 400
	BMW X5	2 797 400	3 565 400
	Audi A8	2 888 000	5 087 000
3 500 000	Lexus RX 400h	3 003 695	–
	BMW X6	3 006 000	3 404 600
	Jeep Grand Cherokee SRT8	3 094 300	–
	Range Rover	3 149 000	3 939 000
	Mercedes-Benz GL-Klasse	3 173 400	4 235 300
	Toyota Land Cruiser 200	3 183 773	3 194 397
	Lexus GS 450h	3 249 956	–
	BMW 7 Series седан	3 344 300	4 381 500
	Mercedes-Benz G-Klasse	3 370 200	4 534 600
	Lexus GS 460	3 423 380	–
	BMW 6 Series кабриолет	3 480 200	4 140 100
4 000 000	Mercedes-Benz S-Klasse	3 579 300	10 676 400
	Audi S6	3 588 000	3 688 000
	Lexus SC 430	3 787 569	–
5 000 000	BMW M5 седан	4 112 900	–
	Audi S8	4 487 000	–
	Lexus LS 460	4 495 137	5 129 867
	Lexus LS 460L	4 772 615	5 833 967
	Lexus LX 570	4 786 489	4 959 912
больше 5 000 000	Audi R8	5 013 000	5 347 000
	BMW M6	6 203 300	6 714 200
	Lexus LS 600h L	6 399 327	6 742 706

*Для базовой комплектации.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Здесь вам не Африка!

На пятый день гонки организаторы испугались, что до финиша не доедет никто... Итоги двухнедельного марафона, впервые прошедшего по Аргентине и Чили, подводит Сергей Зиновьев.



Старые протопипы «Паджеро» разошлись в разные руки. Один достался нашему Алексею Беркуту.

Сначала все шло правильно, почти по-африкански. Хорошие и плохие дороги от Буэнос-Айреса на юг вдоль побережья Атлантики караван из 477 боевых единиц преодолел элементарно. Борьба фантастически плотная, на длинных скоростных участках лидеров разделяли минуты, а то и секунды – какая интрига! Беспокоили только жара – днем за сорок, хуже, чем в Африке, – и пыль, гораздо более летучая и въедливая.

А потом началось. Пятый этап – настоящее бездорожье, пески в предгорьях Анд, сыпучие и очень вязкие. Вдобавок прошел ливень, наполнив русла пересохших рек. Средняя скорость лидеров – меньше 60 км/ч! Старожилы «Дакара» припомнили, что подобное было лишь однажды. Давно, в Мавритании. На пятом этапе до финиша добрались только три четверти экипажей зачетов Car (автомобили) и Truck (грузовики). Остальные застряли. Те, кто откопал свои машины, шли на помощь другим бедолагам. И всю ночь потом измотанные экипажи стягивались к бивуаку, опоздав на ужин, ночлег и все пункты контроля времени. Возникла путаница в протоколах – и уже не прекращалась вплоть до финиша. 200-часовые штрафы то назначали, то отменяли, то заменяли меньшими. Правда, группы лидеров этот беспорядок не коснулся.

Пески, камни, пыль и жара постепенно убрали из гонки всех, кто по каким-то причинам не приглянулся «Дакару». Сгорел дотла багги Ивана Мюллера – «туринговый» чемпион мира не добрался даже до Чили. Победитель Кубка мира по ралли-рейдам Нассер аль-Аттиях, поначалу лидировавший, пал жертвой перегревшегося мотора. Умирающий БМВ-Х3 просто не смог забраться на очередной песчаный холм, где засел судейский пост, контролирующий прохождение трассы, и гонщика из Катара сняли с дистанции. Жестокий удар обрушился на заводскую команду «Мицубиси» – три экипажа выбыли в первой половине гонки. Четвертый, Хуана Ромы, уцелел чудом, семь часов посвятив ремонту и откапыванию. Новые турбодизельные прототипы-«лансеры», пришедшие на смену проверенным «паджеро», оказались недостаточно надежны.

А на перевалах Анд мрачно лежал снег. На всякий случай высокогорные

Sergei 79 for journal-plaza.net



Вот так экипаж Хуана Ромы терял 7 часов. Позже судьи добавят ему еще 10 часов. Десятое место для «Мицубиси» – поражение.

участки укоротили. Поэтому на высотах за 2500 м гонщики побывали только в щадящем дорожном режиме. Впереди и без того самая сложная часть маршрута, безводная пустыня Атакама с камнями и песчаными горами. Дюнами их уже не называли. Африканские дюны, как оказалось, – детская песочница в сравнении с чилийскими. Как вам нравится дюна высотой метров триста? Перевернувшиеся машины исчислялись десятками. Маршалы гонки решили, что это перебор, и продолжили укорачивать скоростные участки, а один вообще отменили, сославшись на сильный утренний туман.

Вышло, что из обещанных 6000 км скоростных участков экипажи прошли примерно половину. И примерно половина экипажей в итоге добралась до финиша. Такая вот арифметика нынешнего «Дакара». Причем последние два этапа разве что тертым шоколадом не посыпали – ровные, понятные «пилотские» дороги.

Но даже в таком, усеченном и упрощенном, виде южноамериканский «Дакар» признали более тяжелым и сложным, чем африканский. И потому особенно ценна победа. Двукратного чемпиона мира по классическому ралли Карлоса Сайнса в качестве победителя «Дакар» отверг. Испанец уверенно лидировал, но «Туарег» Матадора перевернулся на последнем из песчаных этапов. Наш Леонид Новицкий, проезжавший мимо, остановился и помог вернуть машину на колеса. Однако подоспевшие медики установили, что штурман Мишель Перен сломал руку – дальше ехать никак нельзя. Позже Сайнс сказал, что 200 км здешних пустынь по затратам сил и нервов на их преодоление равны 600 км африканских.

Поразительно, но именно в Америке состоялась первая победа африканца на «Дакаре» – вернее, южноафриканца Жинеля де Вильерса («Фольксваген»). Очередной триумф отметила коман-



На правах рекламы

PROSPORT
PERFORMANCE

Всесезонные щетки стеклоочистителя нового поколения

(495) 253-94-49
tuning@prosport.ru
www.prosport.ru

Sergei 79 for journal-plaza.net



Лучший из россиян в зачете автомобилей – Леонид Новицкий. В его активе два пятых результата на этапах и один второй!

Из обещанных 6000 км скоростных участков экипажи прошли примерно половину. И примерно половина экипажей добралась до финиша. Такая вот арифметика «Дакара».



Третья попытка Карлоса Сайнса покорить «Дакар» тоже не удалась. Хотя на этот раз титулованный испанец подобрался к победе вплотную.

да «КамАЗ-Мастер». Дружине из Набережных Челнов, по сути, нашелся только один равный соперник – голландец Герард де Рой (ХИНАФ). Сначала лидировал, потом стал отставать и ближе к концу прекратил сопротивление. Так что лавры в честном поединке разыграли Владимир Чагин и Фирдаус Кабиров – оба раньше уже покоряли «Дакар». Ныне сильнее оказался Кабиров, выиграв у Чагина на финише… 3 минуты. **ЗР**

Результаты «Дакара-2009» см. в рубрике «Паддок».

Ежедневные репортажи о «Дакаре» – на сайте ЗР: www.zr.ru/articles/58643

ХРОНИКА «ДАКАРА»

Из девяти российских экипажей, стартовавших в зачете Car, до финиша добрались шесть. Ломались, застревали, но доехали. Леонид Новицкий, занявший очень высокое восьмое место, не избежал неурядиц: на одном из этапов сбился с маршрута и застрял в болоте, откуда выбирался несколько часов. В итоге стал лучшим из всех пилотов, выступавших на БМВ-Х3.

Южноамериканский вариант «Дакара» оказался жестоким: как всегда, множество падений и травм у мотоциклистов плюс тепловые удары – пилоты теряли сознание прямо на ходу. Один заблудившийся мотогонщик скончался, более двух суток прождав, пока его найдут спецслужбы гонки и местная жандармерия.

Победитель «Дакара-2007» Ханс Стейси (МАН), считавшийся одним из главных фаворитов, трассу не преодолел. Голландец изрядно проигрывал всем трем КамАЗам на всех этапах. И в итоге сошел – отчасти из-за поломки переднего моста, а отчасти из-за того, что техничка, шедшая ему на помощь, перевернулась.

На заключительном этапе система компьютерного мониторинга гонки дала сбой. По ее мнению, экипаж Фирдауса Кабирова вообще не прошел ни одной контрольной точки на трассе. Слепо веря компьютеру, организаторы поначалу поздравили с победой Владимира Чагина. Позже все прояснилось: этап, а вместе с ним и гонку выиграл Кабиров.

Главная претензия большинства участников (как из верхней, так и из нижней части турнирной таблицы) к организаторам «Дакара-2009» – слишком уж урезали скоростные участки. В числе плюсов гонки отличные условия на ночных бивуаках и отменная еда. А также невероятный интерес населения: последние 300 км трассы, говорят, представляли собой живой коридор из зрителей.



Момент триумфа. Чтобы добыть этот культовый предмет, Жинель де Вильерс на две недели отказался от цивилизованного образа жизни.

Sergei 79 for journal-plaza.net

Секрет хорошей формы

Прогнозы перед гонкой давали осторожные: никто толком не знал, какое в Америке бездорожье. Оказалось – подходящее.



КамАЗы опять выиграли «Дакар» – восьмой раз за 20 лет участия. Сегодня это единственная в России заводская команда, добившаяся мирового признания. И при этом близкая к народу: тысячи сограждан видели и приветствовали гоночные грузовики на обычных дорогах. Нередко именно так, своим ходом экипажи команды «КамАЗ-Мастер» добираются из краев, где проходила гонка, на базу в Набережные Челны.

Перед южноамериканским «Дакаром» технику серьезно модернизировали. Максималка в ралли-рейдах большой роли не играет – на спецучастках скорость ограничена 150 км/ч. Судьи ее контролируют методом скрытых постов, за превышение – штраф. Так что технический прогресс послужил улучшению ходовых качеств. Основные изменения: облегченные мосты, новые рессоры, доведенные почти до совершенства амортизаторы. Повысилась плавность хода, КамАЗ-4326 стал чуть лучше держать дорогу. Но это «чуть» в итоге и принесло победу. Ни на одном из этапов российские экипажи не выигрывали у главного соперника помногу – разница исчислялась в минутах. ЗР

На этом «Дакаре» команда «КамАЗ-Мастер» категорически исключала командную тактику в духе формулы 1. Никто никого не пропускает, побеждает сильнейший – таков был уговор перед стартом.



Экипажу грузовика побеждать на «Дакаре» втрое приятнее и выгоднее, чем, скажем, мотогонщику: памятные кубки получают и пилот, и штурман, и механик.

Для Фирдауса Кабирова это вторая победа на «Дакаре» – первую одержал в 2005-м. В команде он со дня ее создания, при его участии как инженера созданы машины, принесшие КамАЗу первую победу на «Дакаре-1991».

Команда – это не только экипажи трех машин. Так что вся группа поддержки по праву поднялась на финишный подиум в центре Буэнос-Айреса.





Sergei 79 for journal-plaza.net



Ник ХАЙДФЕЛЬД: «Поспорим за чемпионский титул»

Нынешний сезон в формуле 1 будет отмечен многими новшествами не только в конструкции машин, но и в регламенте соревнований. О том, как они могут повлиять на характер борьбы, мы расспросили пилота команды «БМВ Заубер» Ника Хайдфельда.

– Вы уже протестировали новую машину с иной аэродинамикой, отвечающей предписаниям ФИА. Так ли сильно изменился ее характер? Быть может, тонкие настройки все же позволят адаптировать болид к привычной вам манере езды?

– Машина действительно другая, и дело не только в аэродинамике: изменилась развесовка, а также тип шин. О сохранении привычной манеры говорить излишне – понадобится время, чтобы освоиться.

– Что скажете о роли устройства KERS – дополнительные 60 кВт действительно помогут при обгонах? Конструкторы утверждают, что, нажав «волшебную» кнопку Boost, можно выиграть добрых 25 метров…

– Эта система способна помочь. Другое дело, если одновременно с тобой такой же системой воспользуется соперник. Думаю, вброс энергии пригодится на старте, когда все еще рядом, – чтобы быстрее оторваться от соперников.

– А есть ли формальные ограничения на использование энергии, накопленной в KERS?

– Ею можно воспользоваться не дольше 6,5 секунды на каждом круге – не важно, будет ли кнопка нажата шесть раз по секунде или один раз на 6 секунд.

– Ваше отношение к изменению шинного регламента: одобряете ли возврат к сликам? Или придерживаетесь мнения, что равные условия для всех гонщиков важнее, чем тип резины?

– Несомненно, важно поставить всех в одинаковые условия. Однако любой гонщик стремится ехать как можно быстрее – этого, конечно, легче достичь на сликах, нежели на покрышках с канавками. Нелепо, когда почти во всех мировых сериях ездят на сликах – кроме самых быстрых машин! Еще лучше, если бы мы могли выбирать между изделиями конкурирующих фирм, какими были «Бриджстоун» и «Мишлен».

– Регламент формулы 1 из года в год претерпевает изменения. На ваш взгляд пилота, оправданно ли такое множество новшеств, на пользу ли они спорту?

– Сейчас целесообразны те изменения, которые както смягчили бы влияние экономического кризиса и позволили более или менее уравновесить шансы команд.



Зимние тесты – большая работа не только на трассе, но и в боксах. Новый автомобиль настолько отличается от старого, что все настройки ищут заново.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Нику Хайдфельду всего 31 год, а он сейчас один из старожилов формулы 1: сезон-2009 будет для него десятым!

– Будучи одним из наиболее опытных гонщиков нынешней формулы 1, как вы считаете, что позволило вашему соотечественнику стать семикратным чемпионом мира: гений пилота? Или, наряду с этим, некое несовершенство правил, из-за которого определенные команды систематически получали преимущество?

– Вспомним: в те годы, когда выступал Михаэль Шумахер, вводилось множество изменений в регламент и конструкцию, а он неизменно оставался очень быстрым. Выходит, такой спортсмен не нуждается в «подходящих» правилах. Для меня несомненны три вещи: его талант, честолюбие и мотивированность. Проще говоря, гонки ему всегда в радость!

– Почти все американские гонки – а в Европе знакомый вам чемпионат DTM – более открыты: болельщики могут в определенное время посещать паддок и общаться со своими кумирами. Пошло бы на пользу чемпионату мира подобное нововведение, а скорее, возврат к обычаю прошлых лет?

– В формуле 1 также есть возможность посетить паддок; не думаю, однако, что его стоит распахивать настежь. Я слышал, что в Америке эта зона бывает буквально забита людьми, которые мешают гонщикам да и друг другу. Боюсь, подобное послабление было бы непродуктивно. Для общения лучше найти другие возможности.



– В вашей команде нет явного разделения пилотов на первого и второго. Облегчает ли это вашу задачу? Роберт Кубица для вас соперник или партнер?

– Команда исходит из необходимости побеждать. В машинах обоих гонщиков одинаковые детали из одних и тех же материалов, они весьма близки по мощности. Но если в течение сезона выявляется преимущество одного из нас, на него, конечно, делается главная ставка. Подчеркну: в зависимости от результата, а не заранее.

– «БМВ-Заубер» год от года прогрессирует – это видно по набранным очкам. Следуя позитивной тенденции, намерена ли команда в 2009-м бороться за высший титул? Каковы ваши прогнозы на сезон?

– Делать прогнозы на 2009 год затруднительно из-за серьезных изменений регламента, которых мы отчасти коснулись. В прошлом году было проще обозначить цель и добиваться ее. Теперь машины стали другими, и мы еще не знаем, где они поедут быстрее, где медленнее. Тем не менее, опираясь на достигнутое, мы намерены поспорить за титул чемпиона мира. Надеюсь, что добьемся успеха, но, повторюсь, что-либо прогнозировать очень сложно.

Беседу по телефону вел Владимир Аркуша

РЕГЛАМЕНТ-2009

ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ
Уменьшение высоты и увеличение ширины переднего антикрыла	Уменьшится влияние турбулентного потока от впереди идущей машины, что облегчит подготовку к обгону; возрастет риск повреждения антикрыла при инцидентах
Увеличение высоты и уменьшение ширины заднего антикрыла	Теоретически прижимная сила должна уменьшиться. На практике, скорее всего, инженеры быстро найдут новые решения для увеличения прижимной силы
Возможность настройки конфигурации переднего антикрыла прямо в ходе гонки (дважды на круге, свободный выбор из шести вариантов)	Пилоты смогут оптимизировать аэродинамические характеристики машины для выполнения маневра обгона и под разные («быстрые» и «медленные») участки трассы
Запрет дополнительных аэродинамических элементов	Уменьшение прижимной силы, повышение стабильности и устойчивости машины при обгонах
Иные размеры и расположение диффузора	Уменьшение прижимной силы
Слики вместо шин с канавками	Улучшение сцепления с трассой примерно на 20%. Торможения станут короче, возрастет возможность обгона в медленных поворотах
Использование KERS для кратковременного увеличения мощности – дополнительные 60 кВт в течение 6–7 с	Более частые обгоны, повышение зрелищности гонок и т. п.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Да здравствуют обгоны!

Радикальную модернизацию технического регламента чемпионата мира, стартующего в конце марта, комментирует Максим Вольнов.

Кадровых перемен мало. «Ред Булл» взял Себастьяна Феттеля на смену завершившему карьеру Дэвиду Култарду. Вакансию в дочерней «Торо Россо» заполнил Себастьен Буэми. Шеф «Мак-Ларена» Рон Деннис перешел на другую работу в рамках «Мак-Ларен груп» – новым директором команды стал Мартин Уитмарш. Вот и все самое важное. Поэтому зимой обсуждали, в основном, новый технический регламент. Его концепция: снижение прижимной силы на 50%, максимальное облегчение обгонов. Он-то как раз изменился настолько, что обойтись глубокой модернизацией прежних машин не позволил. Все команды строили болиды с чистого листа.

Насколько удачно получилось – совсем скоро увидим. На первых предсезонных тестах пилоты самых разных команд привыкали к дополнительным кнопкам на руле и удивлялись, что по скорости новые машины почти не уступают старым. За исключением, пожалуй, гонщиков «Рено» – Фернандо Алонсо был крайне недоволен тем, что проигрывает большинству соперников. Это неожиданность, так как именно «Рено» и «Хонда» получили особое разрешение ФИА на доработку двигателя, которому раньше явно не хватало мощности (мораторий на постройку новых моторов по-прежнему действует).

О «Хонде» разговор отдельный. Японская фирма осенью объявила об уходе из формулы 1. Но команда при этом не исчезла: весь ее персонал зимой старательно строил новую машину в ожидании нового владельца. К концу февраля покупатель так и не объявился, хотя ходило множество слухов. Даже такой, что команду приобрел мексиканский миллиардер Карлос Слим и ее пилотами станут Дженсон Баттон и Бруно Сенна. Но сам Слим скоро опроверг эту информацию.

Если «Хонда» под иным названием так и не выйдет на старт, машин в чемпионате, по словам коммерческого босса формулы 1 Берни Экклстоуна, станет недопустимо мало. Выход он видит только один: разрешить командам выставлять третьего пилота, который не будет приносить очки в зачет конструкторов, но призван спасти зрелище.

Главная техническая интрига сезона – система рекуперации кинетической энергии (KERS – Kinetic Energy Recovery System), запасающая энергию торможений. Использовать KERS не обязательно, но все команды, разумеется, ее разработали и установили на автомобиль. «Вильямс» пошел оригинальным путем, применив маховик. Остальные предпочли литий-ионные батареи и электродвигатель. По сути, впервые в истории формулы 1 на трассы выйдут двухмоторные автомобили (гонки Гран-при 1930-х не в счет).

Все команды восприняли KERS как не особо нужную, но добавляющую забот. Общее мнение хорошо выразил шеф «Рено» Флавио Бриаторе: «Это какая-то чепуха и большая ошибка». Экклстоун, как ни странно, тоже не одобряет внедрение KERS. Зато ее горячий сторонник – президент ФИА Макс Мосли. Он убежден, что гоночные наработки в этой области скоро попадут на конвейер, где выпускают обычные дорожные машины. По слухам, лучше всех реализовали идею KERS инженеры «БМВ Заубер». Посмотрим!

Экономический кризис ударил и по формуле 1, причем с разных сторон. Уход «Хонды» – лишь одна беда. Трудности испытывают практически все спонсоры команд, и не исключено, что некоторые просто не смогут внести свой вклад. Проблемы и у организаторов гонок: предварительный прогноз – количество зрителей на трибунах в Европе снизится на 10–20%, а это гарантированные убытки.

Определенные меры по снижению расходов приняты. В частности, запрещены тесты в ходе сезона между Гран-при, введено правило восьми двигателей на весь сезон, предельно ограничены часы испытаний в аэродинамических трубах. Тем не менее обстановка напряженная и некоторые команды подумывают о сокращении кадров. **ЗР**

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

За какую команду F1 вы будете болеть?



Sergei 79 for journal-plaza.net

СОСТАВ КОМАНД-2009

«Vodafone Мак-Ларен–Мерседес»



Льюис ХАМИЛЬТОН (Великобритания)



Хейкки КОВАЛАЙНЕН (Финляндия)



«Феррари»



Кими РАЙККОНЕН (Финляндия)



Фелипе МАССА (Бразилия)



«БМВ Заубер F1»



Ник ХАЙДФЕЛЬД (Германия)



Роберт КУБИЦА (Польша)



«ING Рено F1»



Фернандо АЛОНСО (Испания)



Нельсон ПИКЕ (Бразилия)



«Тойота F1»



Ярно ТРУЛЛИ (Италия)



Тимо ГЛОК (Германия)



«Торо Россо»



Себастьен БУЭМИ (Швейцария)



Второй пилот не заявлен



«Ред Булл»



Марк УЭББЕР (Австралия)



Себастьян ФЕТТЕЛЬ (Германия)



«AT&T Вильямс»



Нико РОСБЕРГ (Германия)



Казуки НАКАДЖИМА (Япония)



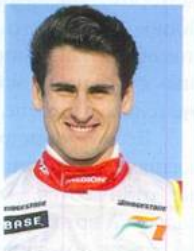
«Форс Индия F1»



Джанкарло ФИЗИКЕЛЛА (Италия)



Адриан СУТИЛ (Германия)



Sergei 79 for journal-plaza.net



Встретились на льду

Последнее время ледовые баталии не радовали зрителей обилием технических новинок. Но в нынешнем году в ходе подготовки к «Гонке звезд «За рулем» появились сразу два дебютанта. С ними знакомят Вадим Никишев и Вадим Крючков. Фото: Вадим Крючков и Анатолий Кожарин.

«СЕАТ-Ибица» – одна из новых моделей российского рынка и уж точно самая свежая в автоспорте.

Стандартный набор автомобилей для трековых и ледовых гонок в группе N-1600 поклонники автоспорта перечислят на одном дыхании: «Хонда-Сивик», «Форд-Фиеста», «Фольксваген-Поло», «Лада-Калина», «Ситроен-С2» и «Сакко». Встряхнуть старожилов дерзнули французская и испанская марки.

РАЛЛИЙНАЯ НАДЕЖНОСТЬ

«Рено-Логан» уже доказал свою состоятельность и как участник раллийного монокубка, и как финалист звездных состязаний нашего журнала. В команде Drivetech к главному спортивному событию зимы подготовили «француза» с 16-клапанным мотором, аналогичным двигателю модели «Рено-Клио». Это спортивный прототип раллийного автомобиля ближайшего будущего; серийные «логаны» с таким же мотором вскоре начнут продавать не только в Европе, но и в России.

Блок цилиндров позаимствовали у восьмиклапанной версии. Поскольку конструктивно они не отличаются, «голову» дорабатывать не пришлось. А вот крепление двигателя изменилось: опора теперь объединена с кожухом привода ГРМ. Ради надежности избавились от индивидуальных катушек зажигания, предпочтение отдали модульной конструкции. Контроллер – уже знакомой питерской фирмы «Абит». В итоге мощность достигла 136 л.с. Немного? В длинной гонке, по мнению команды, мощность не столь важна, а вот высокий крутящий момент поможет уверенно разгоняться.

Коробка, считай, стандартная; изменены лишь передаточные отношения двух высших передач: число пятой, как у четвертой на гражданских машинах, а четвертая стала ближе к третьей. Это решение от «Рено-Спорт», а «силовая» главная пара – уже наша находка, проверенная на раллийных машинах.

На площадке аккумулятора непривычно пусто. Стандартную батарею сменила легкая гелевая, рядом с нею – блок розжига ксеноновых ламп.

Красивые золотистые цилиндры по углам моторного отсека – не что иное, как выносные резервуары амортизаторов «Олинс». Они повышают стабильность характеристик и открывают большое поле для экспериментов с настройками. Такой комплект в полтора раза дороже, чем специально разработанный для кубкового «Логана», но на машине для «Гонки звезд» смотрится уместно.

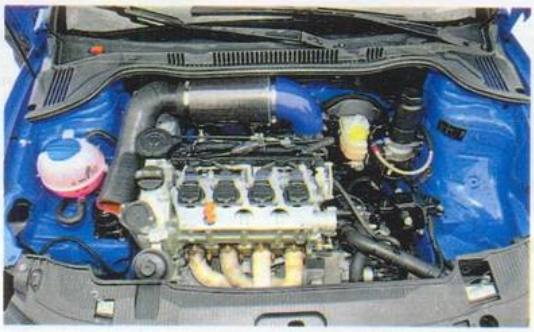
Sergei 79 for journal-plaza.net



Установка 16-клапанного двигателя под капот «Логана» потребовала минимума переделок.



Интерьер боевого СЕАТа лишен всех гражданских украшательств.



Тестирование в боевых условиях. Первый выход в свет «Логана» с 16-клапанным мотором состоялся на ралли.

В моторном отсеке полно нестандартных деталей. А еще – чистота, свойственная всем гоночным авто.

КОЛЬЦЕВОЙ НАПОР

У трекового СЕАТа другое будущее: после ряда переделок летом стартовать в кольцевых гонках в классе «Туринг-Лайт». И это, конечно, внесло свои особенности в конструкцию. Команда SEAT Racing Rus, которая базируется в «АвтоЦентре Ривьера» под руководством известного в прошлом гонщика Александра Миронова, основательно поработала с узлами и агрегатами.

Коробка передач – кулачковая с модернизированным механизмом переключения. В подвеске, которую теперь можно настроить под особенности трассы, оригинальные пружины и амортизаторы «Кони». Штатная электропроводка с мультиплексной шиной уступила место новой, лучше отвечающей нуждам автоспорта. Вместо комбинации приборов перед пилотом размещен дисплей системы сбора информации (производитель – итальянская фирма AIM). Контроллер управления двигателем – американский AEM.

Да и в самом моторном отсеке многочисленные изменения. С лонжерона на щит передка перенесен усилитель рулевого управления. Вместо выпускного коллектора – классический гоночный «паук». Сразу же бросаются в глаза новые катушки зажигания и элементы их крепления, а также переделанный впуск. Сам двигатель подготовлен в рамках технических требований к группе N-1600. В численном выражении это 170 л.с. и 180 (!) Н·м крутящего момента против 105 л.с. и 153 Н·м у серийного «СЕАТ-Ибица ST». А вот тормоза практически серийные, их будут переделывать лишь весной. Почему? Спортсмены шутят, что в трековых гонках тормоза нужны в двух случаях: когда машина съезжает с автовоза и при выходе на линию старта. **ЗР**



Sergei 79 for journal-plaza.net



Любой гоночный автомобиль на чемпионате мира по ралли обут в покрышки «Пирелли».

Резиновые гонки

Спортсмены говорят, что покрышки – единственное связующее звено между автомобилем и дорогой. Об одном из самых именитых производителей этих звеньев рассказывает Вадим Крючков. Фото автора и «Пирелли».

Монопольный поставщик чемпионата мира по ралли, партнер американской кольцевой серии «Гранд АМ» и европейской «Феррари Челендж», поставщик ряда команд чемпионата FIA GT – круг спортивных интересов «Пирелли» необычайно широк. А ведь итальянская фирма, помимо того что успешно работает в названных магистральных направлениях, еще и участвует в так называемых региональных спортивных программах. Пример, наиболее близкий россиянам, – зимняя трековая «Гонка звезд «За рулем».

Понятно, что автоспорт – занятие затратное и столь широкий охват всевозможных соревнований требует от шинников солидных денежных вливаний. Оправданны ли они?

Конечно же, да. Только раллийный чемпионат дает фирме телеви-



Обслуживание машин – скучная процедура? Посмотрите, сколько зрителей ждет переобувания раллийных болидов.

Sergei 79 for journal-plaza.net

зионную аудиторию до 800 миллионов зрителей. И каждый из них видит на боевых автомобилях логотип производителя шин. Мало того, названия чисто гоночных покрышек чудесным образом совпадают с обозначениями серийной продукции. Раллийная шиповка Sottozero или, скажем, гравийный Scorpion – знакомо? На имидж, а значит, и на продажи работают все раллийные достижения фирмы, начиная с победы Сандро Мунари на «Лянче-Стратос» в 1974 году вплоть до триумфа Себастьена Лоэба и «Ситроена» в 2008-м.

Еще один вид спортивных дивидендов связан с технологиями. Кольцевые и раллийные слики, гравийные шины, зимние шипованные покрышки – все они позволяют накопить бесценный опыт проектирования не только специализированных гоночных, но и обычных колес для любых погодных условий и всех типов покрытий. По мнению специалистов и результатам независимых тестов, конек «Пирелли» – отменная управляемость автомобиля. По утверждению руководства фирмы, многие автопроизводители обращаются к ним с просьбой разработать покрышки, способные подправить не слишком изысканное поведение той или иной модели. **ЗР**

НА НАШИ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ «ПИРЕЛЛИ МОТОРСПОРТ»



ПИТЕР ТАЙСОН,
директор по маркетингу

– Используются ли гоночные разработки в массовом производстве дорожных шин?

–Да, конечно. Есть технологические новшества, рожденные в автоспорте, которые можно использовать для всех типов шин. Например, «Ран-флэт» – покрышки, допускающие езду после прокола: у гражданских та же технология, что и у гоночных. Или, скажем, состав шин. Так называемая «силика» была создана как добавка для спортивных покрышек, а сейчас ее применяют повсеместно, чтобы повысить сцепные свойства на мокром покрытии и уменьшить сопротивление качению.



МАРИО ИЗОЛА,
директор по ралли

– Назовите, пожалуйста, три основные черты, характеризующие зимние шины «Пирелли».

– Выделил бы следующие свойства. Рисунок протектора: технически продуманный и спроектированный для лучшего сцепления на снегу и льду, но без потери хороших показателей на чистом асфальте. Конструкция каркаса, специально разработанная для получения большего пятна контакта в любых условиях (торможение, руление и т. д.). Наш фирменный состав резиновой смеси: ее свойства для зимних шин очень важны, ведь покрышка работает при низких температурах, когда обычная резина попросту дубеет.



ФАБИО БАБИНИ,
тест-пилот

– По каким критериям вы выбираете летние шины для своего автомобиля?

– На личной машине, а у меня БМВ 3-й серии, стоят «Пирелли PZero» максимальной размерности, допустимой для данной модели. Причина такого выбора – лучшие сцепные свойства на сухом покрытии, что актуально для всех, а еще и отличный внешний вид, если говорить о конкретной машине.



Двух итальянских производителей – «Феррари» и «Пирелли» – связывает многолетнее партнерство. За рулем – Фабио Бабини.

Редакция благодарит партнеров «Гонки звезд «За рулем»-2009.

За рулем
RENAULT
PIRELLI
ЛУКОЙЛ
BOSCH
Разработано для жизни
atlas
АВТО@mail.ru
СПОРТ-ЭКСПРЕСС
Труд
АВТОРАДИО

Sergei 79 for journal-plaza.net

Оправдал доверие

Новоиспеченный лауреат традиционного опроса ЗР «Лучший гонщик» Кирилл Ладыгин начал новый сезон с победы. На трековом овале в Усадах близ Казани пилот заводской команды Lada Sport выиграл стартовый этап чемпионата России в зачете N-1600. Причем очень уверенно: шесть побед в шести заездах. Действующий чемпион Алексей Дудукало («Форд-Фиеста») довольствовался пятым местом. На подиум вместе с Ладыгиным взошли Владимир Черевань («Хонда-Сивик») и Евгений Аксаков («Ситроен-Саксо»).



В этот же день в Усадах разыграли очки первого этапа Кубка России в зачете А-1600. Обладатель редкой для этого класса иномарки («Саксо») Сергей Марочкин уступил победу традиционной вазовской «восьмерке» – казанец Рафаэль Фаттахов был сильнее. На третьем месте молодой Михаил Тягунов, также выступавший на ВАЗ-21083.

Новиков пошел на взлет

Ошеломляющая новость: 18-летнего москвича приняли на должность пилота молодежной команды «Ситроена» (Citroen Junior Team). Евгений Новиков получит автомобиль C4 WRC и выступит на восьми этапах чемпионата мира. Партнерами по команде значатся: Конрад Раутенбах из Зимбабве, француз Себастьен Ожье и экс-пилот «Субару» австралиец Крис Эткинсон. Причем Эткинсону в этом году исполнится 30 лет – «молодежью» его не назовешь. Но именно с ним в паре Новикову предстоит ехать на грунтовых этапах – к асфальтовым Евгений подготовлен неважно, поскольку такой практики у него было мало.



Новая команда не альтернатива главной команде «Ситроена», а вспомогательный проект. Молодые талантливые раллисты смогут приобрести необходимый опыт, поклонников и полезные знакомства.

Слабый конкурент

Одновременно с южноамериканским «Дакаром» проходил другой ралли-рейд, претендующий на статус прямого наследника «того самого» «Дакара», африканского. Двенадцатидневный ралли-рейд «Африка» (Africa Race) стартовал в Марселе и финишировал в… Дакаре, пройдя почти классическим маршрутом – через Марокко, Мавританию и Сенегал. Пилоты и команды, однако, этот почин поддержали слабо: на старт вышло всего 11 вседорожников, семь мотоциклов и четыре грузовика. КамАЗ сначала планировал выставить и здесь одну машину, но в последний момент отказался. Победителем, как и ожидалось, стал Жан-Луи Шлессер на багги – 59-летний ветеран по-прежнему в форме. Из четырех российских дуэтов до финиша дошли три – Артем Варенцов («Тойота-Ленд Крузер») занял второе место, отстав от лидера на 10 часов.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

6–7 марта чемпионат России, «Лахденпохья», Карелия

13–14 марта Кубок клубного ралли, «Бологое-Зима», Тверская обл.

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

1 марта Кубок России (А-1600), Новокузнецк

1 марта Кубок России (Lada), Самара

1 марта традиционная гонка (А-1600), Тверь

7–8 марта традиционная гонка (А-1600), Череповец

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

20–21 марта традиционная ледовая гонка, Ханты-Мансийск

20–22 марта Кубок РАФ по трофи-рейдам, Ростовская обл.

28–29 марта чемпионат Сибирского округа по кроссу (грузовики, УАЗ), Чита

РЕЗУЛЬТАТЫ

РАЛЛИ-РЕЙД «ДАКАР-2009», ИТОГИ

Зачет Car (стартовало 177 экипажей, финишировало 90):

1. Жинель де Вильерс (ЮАР, «Фольксваген-Туарег»)	40:10.57
2. Марк Миллер (США, «Фольксваген-Туарег»)	8.59
3. Робби Гордон (США, «Хаммер-H3»)	1:46.15
4. Ивар-Эрик Толлефсен (Норвегия, «Ниссан-Навара»)	6:04.34
5. Кшиштоф Холовчик (Польша, «Ниссан-Навара»)	6:37.49
6. Дитер Деппинг (Германия, «Фольксваген-Туарег»)	8:43.29
7. Мирослав Заплетал (Чехия, «Мицубиси-L200»)	11:03.08
8. Леонид Новицкий (Россия, БМВ-X3)	13:15.13
9. Герлен Шишери (Франция, БМВ-X3)	14:49.49
10. Хуан Рома (Испания, «Мицубиси-Рейсинг Лансер»)	17:27.46…
37. Илья Кузнецов (Россия, «Мицубиси-L200»)	46:06.13…
42. Виктор Воликов (Россия, «Тойота-Ленд Крузер 120»)	55:10.25
43. Ярослав Соловьев (Россия, багги SMG V8)	55:29.28…
48. Александр Бараненко (Россия, «Тойота-Ленд Крузер Прадо»)	65:57.35…
78. Алексей Беркут (Россия, «Мицубиси-Паджеро Evo»)	278:57.21

Зачет Truck (стартовал 81 экипаж, финишировало 52):

1. Фирдаус Кабиров (Россия, КамАЗ-4326)	49:43.36
2. Владимир Чагин (Россия, КамАЗ-4326)	3.39
3. Герард де Рой (Голландия, ХИНАФ-X2223)	59.56
4. Ильгизар Мардеев (Россия, КамАЗ-4326)	6:46.30
5. Франц Эктер (Германия, MAH-TSG 18.480)	7:19.11
6. Андре де Азеведо (Бразилия, «Татра-815»)	9:31.18

Зачет Bike (стартовало 217 пилотов, финишировало 113):

1. Марк Кома (Испания, «KTM-690 Ралли»)	52:14.33
2. Сирил Депре (Франция, «KTM-690 Ралли»)	1:25.38
3. Давид Фретень (Франция, «Ямаха-WRF 450»)	1:38.56

Sergei 79 for journal-plaza.net



На два лица

Зима – особое испытание в жизни автомобиля. Победителя в номинации «у кого за 200» выявлял Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков.

За 200, конечно же, перевалило число в паспортной графе «Мощность». У белоснежного «Форда-Фокус ST» значится 225 л.с., у желтого «СЕАТ-Леон Купра» и того больше: 240! Первый, по данным производителя, разгоняется до сотни за 6,8 с и набирает 241 км/ч, второй – за 6,4 с, его максималка – 247 км/ч. Даже летом с такими «табунами» и передним приводом справится не каждый, а уж зимой… Попробуем?

ПРОВОКАТОР

Порой СЕАТ сгоряча называют недоделанным «Фольксвагеном». Спишем это на шок от ценника: даже с учетом новогодних скидок «Леон Купра» стоит миллион рублей без сотни. Для сравнения: «Гольф GTI», на платформе которого построен испанский хэтчбек, можно купить на 75 000 рублей дешевле! Но у СЕАТа есть свои козыри. Во-первых, его мотор развивает 240 л.с. против 200 л.с. у «немца», а во-вторых, даже стандартный «Леон» больше похож на спортивный автомобиль, чем «Гольф».

Стиль – вот от чего нужно отталкиваться при оценке. Прихотливые изгибы боковин, агрессивный передок, диски посадочным диаметром 18 дюймов… Ручки задних дверей спрятаны в стойки – похоже на «Альфа-Ромео»? Естественно: Вальтер де Сильва, автор «сто пятьдесят шестой», в конце девяностых пришел на СЕАТ. В итоге получилось и удобно (ручки всегда в чистоте), и изящно: в профиль пятидверный хэтчбек смахивает на трехдверку. Во время теста машин с такой хитринкой всегда находится непосвященный, который просит откинуть переднее сиденье для доступа назад – был он и в этот раз.

Посадку осложняет широченный порог, зато рабочее место водителя близко к идеалу. Ковш сиденья – вниз до упора, педаль сцепления – в пол… Какой же у нее большой ход! Досадно: вытянуть ноги, как хотелось, не получится. Зато руль можно выдвинуть поближе, а от него и до рычага коробки буквально рукой подать.

В городе «Купре» тесно. Неважная обзорность в стильные зеркала, раздвоен-

Sergei 79 for journal-plaza.net



ные передние стойки кузова заставляют долго привыкать к машине. При парковке осторожничаешь из-за малого дорожного просвета и развитых аэродинамических элементов. Кажется, я понял, почему для вседорожников типичны вальяжные настройки рулевого управления: им-то все равно, что под колесами. Чем ближе днище машины к российскому асфальту, тем острее должен быть руль – чтобы объезжать созвездия ям и ямок. Удается не всегда, и порой пассажиры вздрагивают от ощутимого толчка, а водитель – от страха за низкопрофильные шины. Но эта тряска не смутит поклонника спорта (а представить иного за рулем «Купры» сложно). Чувствуется упругость, которая успокаивает: запас еще есть.

В салоне шумно. Отчетливо слышен цокот шипов, гул развитого протектора. Зимние шины по определению громкие, но не до такой же степени! Однако при динамичной езде это плюс, поскольку происходящее легко контролировать на слух. Благодаря чувствительной педали тормоза можно замедляться на грани блокировки колес, не пробуждая ABS.

Возможностей мотора хватает за глаза, даже на третьей передаче система стабилизации одергивает проскальзывающие на холодном асфальте колеса. Но широкий диапазон крутящего момента и «гражданское» сцепление позволяют спокойно толкаться в заторах и не спеша катить в правом ряду. Правда, с эффектной желтой машиной периодически пытаются соревноваться, невзирая на подчеркнуто спокойный стиль вождения. Лучше отправиться на полигон, где уже поджидает «Форд-Фокус ST».

ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

Мощную версию ST (от 843 700 тысяч рублей) выдают фирменный обвес и низкая посадка, а так – обычный «Фокус», каких на дорогах Москвы едва ли не больше, чем «жигулей». Силовой агрегат знаком по предыдущему поколению и некоторым моделям «Вольво»: пятицилиндровый двигатель объемом 2,5 л позаимствовали у шведов. Но есть и чисто фордовская фишка – встроенный в выпускной тракт резонатор с подвижной мембраной. Мощно-

Sergei 79 for journal-plaza.net





«Купра» точна в реакциях, но требует от водителя большей собранности.

Салон, как и экстерьер, мало напоминает о родстве с «Фольксвагеном». Но если внешне «Леон» интереснее, то внутри озадачивает голой консолью и не очень удобными кнопками.



Замечательные сиденья: выверенный профиль, развитая поддержка. Нет подогрева? И не надо – тканевая обивка не леденит даже на морозе.

Он цинично хочет быть пятиместным! Места сзади хватит и троим, но вряд ли «Леон» порадует их плавностью хода и тишиной.



Днем с включенной подсветкой приборы читаются неважно. Зато индикация поворотников никогда не перекрывается ободом руля.

Для доступа в багажник нажать на верхнюю часть эмблемы и потянуть за нижнюю. Увы, пачкается быстро.





Формально автомобили относятся к одному классу. Но по своей сути они настолько разные, что впору иметь в гараже оба: «Форд-Фокус ST» на будни, а «СЕАТ-Леон Купра» на выходные.

сти он, конечно, не добавляет, зато создает восхитительное звуковое сопровождение. На разгоне кажется, что под капотом не пять цилиндров, а все восемь!

Запускается мотор кнопкой с логотипом «Ford Power», ключ-транспондер при этом можно оставить в кармане. Обидно, что не предусмотрена опция автоматического открывания дверей: брелок все равно придется доставать, чтобы проникнуть в салон. А там уже поджидают роскошные, обшитые бордовой кожей… нет, не сиденья – кресла. Кресла от «Рекаро» – для сибаритов, с регулировкой угла наклона подушки и подогревом. Комфорта в них явно больше, чем спорта; как ни регулируй – посадка все равно получается высокой. Очевидный плюс такой особенности – обзорность великолепная.

Среди атрибутов, присущих версии ST, – блок дополнительных приборов над консолью, руль и накладки на педали. Сцепление жестче, чем у «Купры», но все равно его хочется выжимать, выжимать и выжимать – чтобы почаще переходить на пониженную передачу и наслаждаться басовитым приглушенным ревом глушителя.

Контроль тяги срабатывает мягко, напоминая о своем существовании лишь подмигивающей пиктограммкой. Руль с ленцой, в нулевое положение возвращается не столь охотно, как на СЕАТе, да и реакции на его отклонения затянуты. А при резком ускорении «Форд» буквально швыряет в сторону. Видимо, при столь плотной компоновке моторного отсека – все-таки пять цилиндров и шесть передач! – нелегко избавиться от разницы в углах наклона и длине приводов, что и вызывает силовое подруливание.

Если «Леон Купра» упруг, то «Фокус ST» скорее вязок: как будто колебания подвески гасит слой плотной резины. Комфортные настройки делают «Форд» более кренистым, нежели СЕАТ. Но на скользком покрытии спецдорог полигона это не помеха: тут угловая жесткость подвески не столь важна. И «Фокус» с удовольствием скользит в пределах небольших углов даже при включенной системе стабилизации. Она терпеливо ждет, позволяя вытаскивать автомобиль тягой, однако стоит переборщить с газом или перекрутить руль, мягко, но настойчиво одергивает.

СЕАТ в такой ситуации менее приятен: электроника в рамках разумных скоростей не дает разболтать машину, но если дошло до крайности, торопливо обрубает подачу топлива и стрекочет тормозами. С отключенными системами

Sergei 79 for journal-plaza.net



Кожаные «Рекаро» выглядят шикарно и обеспечат комфорт вне зависимости от комплекции. Но посадка будет относительно высокой.

Задний диван трехдверки имеет только два подголовника. Можно выбрать пятидверный хэтчбек, не пожертвовав ходовыми качествами.





«Фокус ST» даже на льду кренится заметнее. Зато он дружелюбнее, а система стабилизации работает мягче.

Приятный салон знаком по дорогим комплектациям менее мощных «фокусов». Аудиосистема «Сони» лучше тех компонентов, которые предлагает концерн «Фольксваген».



Четкие и лаконичные приборы. По сравнению с дорестайлинговой версией экран маршрутного компьютера стал больше и информативнее.

Вряд ли при активной езде есть время смотреть на дополнительные индикаторы. Но после холодного пуска стоит поглядывать на датчик давления масла.





стабилизации картина похожая. «Форд» прощает больше ошибок – в частности, позволил выбраться из заноса более чем на 90 градусов. «Леон» к подобным экспериментам не располагает, и либо ты готов с ним справиться, либо покупай более покладистый автомобиль.

Поневоле задумаешься – а что важнее? Если выбирать машину на каждый день, то предпочтительнее «Форд-Фокус ST». Он комфортнее, лояльнее к водителю, предлагается как в трех-, так и в пятидверном варианте. По сути, это гражданская машина с мощным мотором.

«СЕАТ-Леон Купра» – иное дело. На нем тоже можно регулярно ездить, но придется смириться с тряской, неважной шумоизоляцией. Автомобиль для эгоистов, который маскируется под практичный хэтчбек. Готовы сделать выбор? Я – нет. Дайте два! **ЗР**

На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner

ООО "Баннер Баттериен"
Тел.: (495) 514 01 75, Факс: (499) 270 56 50
E-mail: office.bru@bannerbatteries.com

Аккумуляторные батареи из Австрии

Инновационные технологии ведущего западноевропейского производителя обеспечивают оптимальный подбор АКБ для Вашего автомобиля, сочетающий в себе баланс разумной цены и высокого качества. Запустите сердце Вашего автомобиля аккумулятором фирмы Banner, которому доверяют такие ведущие автопроизводители, как: BMW, VW, Audi, Mitsubishi, Chrysler, MAN, Skoda, Suzuki, Daimler, KIA и др.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Баварские призовые

Какое из тюнинговых ателье лучше? В известной мере на этот вопрос отвечают результаты конкурса Tuner Grand Prix, ежегодно проводимого на «Хоккенхайм-ринге». В минувшем сезоне баварская компания MTM выставила целых шесть «Ауди» для участия в различных номинациях. И не прогадала: в классах Diesel, Limousine и Youngtimer модели A5, RS4 и S1 подготовки MTM заняли первые места. А R8 Supercharged (на фото) отметилась как самая быстрая версия стильного купе.

Тем, кто хочет погреться в лучах славы, ателье предлагает доработать S5 с мотором 4,2 л. Фирменные компрессор и интеркулер позволяют V-образной «восьмерке» развивать 505 л.с. (прибавка в 150 л.с.) и 546 Н·м (против 440 Н·м у серийной машины). Таким образом, удельная мощность составляет 120 л.с. с литра рабочего объема. Не рекорд, но вполне достойно. Да и динамические показатели впечатляют – спринт до 100 км/ч займет всего 4,3 с, а максимальная скорость повысилась до 300 км/ч. Естественно, это потребовало тщательно настроенной подвески с измененными углами установки колес. Для остановки со скорости 100 км/ч автомобилю хватит 35 м, в этом заслуга перфорированных дисков диаметром 380 мм и 8-поршневых суппортов. Вклад шин размерностью 295/25ZR21 тоже не стоит сбрасывать со счетов.





Убийца «Бугатти»

Насколько взвешенно специалисты «Порше» подходят к изменениям в своих моделях, настолько решительно используют заложенный потенциал сторонние фирмы. Результаты вмешательства ателье 9ff таковы: 8,2 и 16,4 с. Это, подчеркнем, не время разгона до 100 км/ч с энергичным и флегматичным водителями, а преодоление рубежа в 200 и 300 км/ч соответственно! Монстр с индексом GT9 оснащен 4-литровым 6-цилиндровым оппозитником из поколения 996, но благодаря двум турбонагнетателям и новой шатунно-поршневой группе его мощность достигла 987 л.с., а момент – 964 Н·м. По иронии судьбы эти значения совпадают с внутризаводскими модельными индексами «Порше».

Вместо серийной трансмиссии предлагается гоночная секвентальная, для удержания автомобиля на асфальте – 19-дюймовые шины шириной 235 мм спереди и 325 мм сзади, за которыми видны тормозные диски диаметром 380 и 350 мм соответственно. Максимальная скорость болида, которую удалось развить на специальном треке, – 409 км/ч! Это на 2 км/ч больше, чем у «Бугатти-Вейрон».

«Сирокко» от Abt

Компания Abt Sportsline подготовилась к продажам «Фольксвагена-Сирокко» – об этом говорят наработки по тюнингу новинки. Двигатели 1,4 TSI (160 л.с.), 2,0 TSI (200 л.с.) и 2,0 TDI (140 л.с.) давно известны инженерам фирмы по другим моделям концерна. К примеру, самому мощному мотору они с легкостью добавят 30 «лошадок». Пригодятся и опыт совершенствования тормозной системы (наготове 345-миллиметровые вентилируемые диски) и подвески (есть пружины, уменьшающие просвет на 30–40 мм), и аксессуары для облагораживания интерьера. А как «Сирокко» может измениться внешне, оцените прямо сейчас.





Sergei 79 for journal-plaza.net



Sergei 79 for journal-plaza.net



Замерзал ямщик

Автомобиль – это не только средство передвижения, в экстренной ситуации он еще и источник топлива для обогрева попавшего в беду экипажа. У костра из горючих компонентов грелся Андрей Сидоров. Фото: Константин Якубов.

Говорят, лучший способ согреться – принять горячую ванну. Только жизнь иной раз ставит нас в куда менее комфортные условия. К примеру, сломалась машина, завалило снегом дорогу или безнадежно застрял в кювете, а на быструю помощь рассчитывать не приходится. Если до ближайшего жилья сотня километров, не всякий отважится на столь дальний пеший переход, да еще зимой. История знает немало леденящих душу примеров такого рода. К сожалению, леденящих в буквальном смысле – перспектива замерзнуть до прихода подмоги не раз становилась свершившимся фактом.

Представим себе: на бедолаге легкомысленная курточка, туфли на тонкой подошве, стильная кепочка, а байковых кальсон он отродясь не носил – в офисе они не нужны. Эволюция давно лишила нас собственной шерсти, а тут такое дело – морозец за двадцать, вокруг ни души, и машина не едет. Того и гляди, дашь дуба...

Оптимист возразит: есть же мобильный телефон, служба спасения и прочие блага цивилизации! Но представим иное сочетание факторов: абонент вне зоны действия сети, дорога непроходима, а добираться пешком до жилья – верная гибель. И жить тогда потерпевшему ненамного дольше, чем закончится бензин в баке. И то при условии, что мотор машины исправен.

Насколько возможно растянуть удовольствие пожить? Не станем рассматривать здесь приемы выживания в экстремальных условиях: как добывать пищу, строить из подручных материалов укрытие и т. д., – об этом написана не одна книга. Цель нашего эксперимента – определить, как долго можно греться у костра, если на дрова пустить шины, сиденья, пластик обивки и другие горючие детали.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Нет зажигалки или спичек – добываем огонь из аккумулятора, поискрив на смоченную бензином ветошь. Нет кабелей для «прикуривания» – оторвем кусок провода от электропроводки.

Подогретая незамерзайка послужит отличной заменой примусу. Горит без дыма и копоти и при аккуратном обращении вполне способна немного обогреть салон.

ДО ПОСЛЕДНЕЙ КАПЛИ

Герои Джека Лондона, индейцы Юкона, были начисто лишены предрассудков. И своих пенсионеров, ставших обузой, просто оставляли в тундре у костерка, снабдив на прощание вязанкой дров. Негуманно?

На этом фоне пожертвовать автомобилем, а точнее, только его горючими компонентами, не кажется столь уж непомерной платой за собственное спасение.

Итак, приступим. Если двигатель исправен, какое-то время можно греться в салоне автомобиля. Сгорание бензина в цилиндрах двигателя гораздо эффективнее, чем, скажем, в кастрюльке на открытом воздухе, хотя треть тепла улетает в выхлопную трубу. Чтобы сэкономить ту его часть, что обычно уходит в систему охлаждения, исключим из нее радиатор – пережмем его верхний патрубок. Мотор для снижения теплопотерь желательно укрыть, например, чехлами с сидений. В режиме холостого хода расход топлива у 1,5–2-литрового двигателя обычно не превышает 1,0–1,3 литра в час. Если топить экономно, с перерывами, и следить за температурой двигателя, выйдет и того меньше. Зная, сколько бензина в баке, нетрудно рассчитать время комфортного ожидания помощи.



Для уменьшения теплопотерь нужно пережать верхний патрубок радиатора, но при этом внимательно следить за температурой двигателя.

Только не стоит сжигать все до последней капли, лучше оставить хотя бы пол-литра для разведения костра. Добыть горючее из бака труда не составляет. Если не удастся шлангом из горловины, можно выкачать электробензонасосом через штуцер на рампе двигателя (впрысковые машины) или ручной подкачкой из нагнетающей трубки обычного диафрагменного насоса (карбюраторные).

Если в машине оказалась незамерзайка для омывателя стекла – повезло! Изопропиловый спирт, слегка подогретый, – отличное топливо для импровизированной спиртовки. Нам удалось сделать ее из головки «на 32» и тряпичного фитиля. Устройство, конечно, пожароопасное, но выбирать не приходится. Зато поддерживать в салоне сносную температуру ему вполне по силам.

Но вот кончилось жидкое топливо. Как ни уютно в салоне, а вылезать на мороз придется. Теперь будем греться у костра.

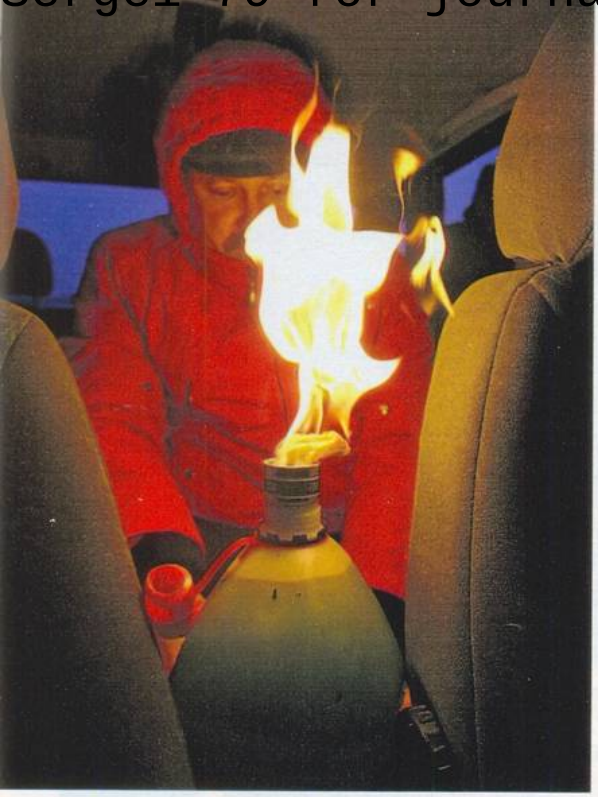
ОТКУДА ДРОВИШКИ?

Первое, что приходит в голову, – запалить запаску, а за ней и остальные колеса. Но не стоит спешить. Машину без колес на буксире не утащишь, а вдруг помощь уже недалеко? Лучше начать с сидений, только жечь не целиком, а вырезать из них поли-

Виниловый пластик при горении источает ядовитый дым, который куда опаснее мороза!



Sergei 79 for journal-plaza.net



уретановую губку и поделить ее на куски размером с кирпич. Горят такие брикеты по 15–20 минут и при умеренном морозе дают достаточно тепла. Из передних сидений выходит примерно 16 брикетов, столько же из заднего (хорошо, если набивка их сделана не из кокосового волокна с латексом, та гораздо менее калорийна). То есть стулья будут гореть верный десяток часов. Сиденье в сборе, кстати, сгорает всего за полчаса и дает такой жар, что ближе 2 метров не подойдешь – неоправданная расточительность!

Обивка салона, коврики и – гулять так гулять! – приборная панель тоже идут в дело. Дым от горящего пластика едкий, и стоять с подветренной стороны



На правах рекламы

ContiTech Специалист по технологии каучука и пластмассы | Power Transmission Group

Выигрышный привод

Отличительные преимущества приводных систем компании ContiTech:
- качество продукции
- полная программа для легкового и коммерческого транспорта
- активная поддержка продаж и СТО
- техническая горячая линия и обучение специалистов

«Выигрывать за счет привода» - это девиз, который обеспечивает успешные перспективы не только нам, но и нашим партнерам.



Полный ассортимент высококачественных продуктов:
- зубчатые ремни
- клиновые и поликлиновые ремни
- комплекты



Актуальные темы и техническая информация для организации продаж и СТО

Прибор для измерения длины клиновых и поликлиновых ремней





Электронный прибор для измерения натяжения зубчатых ремней (BTT)



Механические приборы для проверки натяжения ремней

Реклама

Приводные ремни ContiTech,
Германия
Представительство
ул.Станиславского, д. 21, стр.1
109004 Москва
тел.: (495) 663 88 34
факс: (495) 663 88 35
www.contitech.ru

Continental CONTITECH

Sergei 79 for journal-plaza.net

Сиденье в сборе сгорает за полчаса, по частям может греть все два!



Прежде чем поджигать колесо, выпустим из него воздух, а еще лучше – разрежем. По частям оно горит дольше.



ни в коем случае нельзя – так и задохнуться недолго. Кстати о ветре: экран из крышки багажника или капота, установленный у костра вертикально, служит хорошим отражателем тепла и защитой от ветра.

И наконец, стратегический запас – шины. Каждая горит около часа, но если процесс контролировать, например прежде разрезать шину на боковины и протектор или не давать ей разгораться в полную силу, можно выиграть лишних полчаса – итого еще 7–8 часов у огня. Но шины – последнее, чем можно обогреться! Сутки у чадящего костра подходят к концу, резиновые патрубки системы охлаждения, уплотнители дверей и прочая горючая мелочь теплой погоды, увы, не сделают. А коли так, остается выбираться из гиблого места пешком. Возможно, это рискованно, но, если оставаться на месте, без пищи и уже без тепла, – исход предопределен. Движение дает шанс, и упускать его не стоит.

Но не все так безнадежно! Если вы читаете этот материал, то, скорее всего, еще не попали в такую передрягу. Зато вполне можете представить, что будет, если, не дай бог, попадете. Поэтому, если ваши маршруты хотя бы иногда отклоняются от оживленных дорог, положите в багажник пару банок консервов, валенки и лопату. Пусть будут при вас, даже если никогда не пригодятся. **ЗР**

Паспорт и водительское удостоверение жечь не стоит. Тепла от них мало, восстанавливать, если придется, – хлопотно. А вот журналы пойдут костру на пользу.

У правильно организованного костра из горючих автокомпонентов можно греться сутки!

Sergei 79 for journal-plaza.net



Парад-алле!

Первый Фестиваль вседорожников, организованный журналом «За рулем» и спортивно-развлекательным парком «Яхрома» при поддержке генерального партнера «Мишлен» и технического партнера «Кастрол», стал логическим продолжением нашей ежегодной «Поул-позишн» – смотра новинок мирового автопрома на гоночном кольце. Самые яркие премьеры вседорожников мы решили представить (а заодно – испытать) на построенной нами кроссовой трассе в подмосковном парке «Яхрома». На призыв откликнулись крупнейшие автодилеры и известные представители СМИ. Итак, им в руки – руль, зрителям – горячий чай, а команде ЗР – блокноты и фотоаппараты.

Результаты состязания, дополнительные фото- и видеоматериалы – на сайте fest.zr.ru.

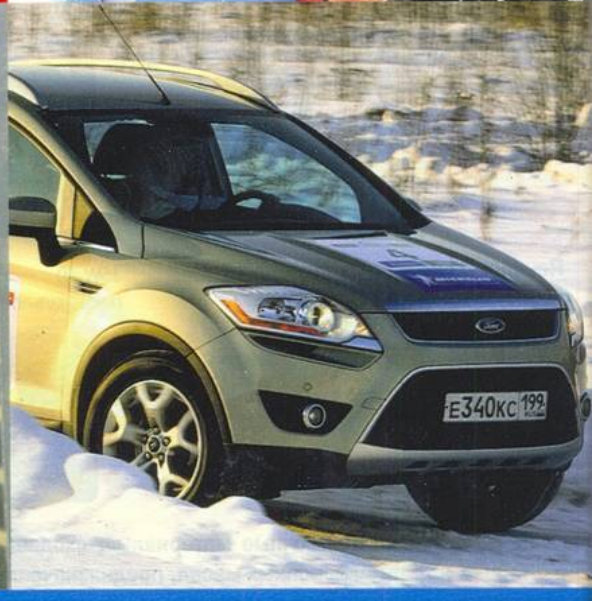
Благодарим за помощь спонсоров Фестиваля вседорожников – генерального партнера Michelin и технического партнера Castrol.



Найджел Брекенбери, глава российского представительства «Форд» (с супругой): «В Альпах я катаюсь на лыжах чаще, чем в Подмосковье».



«Фестиваль вседорожников считать открытым!» Слева – Петр Меньших, ЗР, справа – Владимир Кононов, президент группы КОНКОР, парк «Яхрома».



MICHELIN Движение к совершенству

Генеральный партнер «Фестиваля вседорожников»

Sergei 79 for journal-plaza.net



Продемонстрировать мастерство можно было не только на кроссовой трассе, но и на лыжном склоне парка «Яхрома».

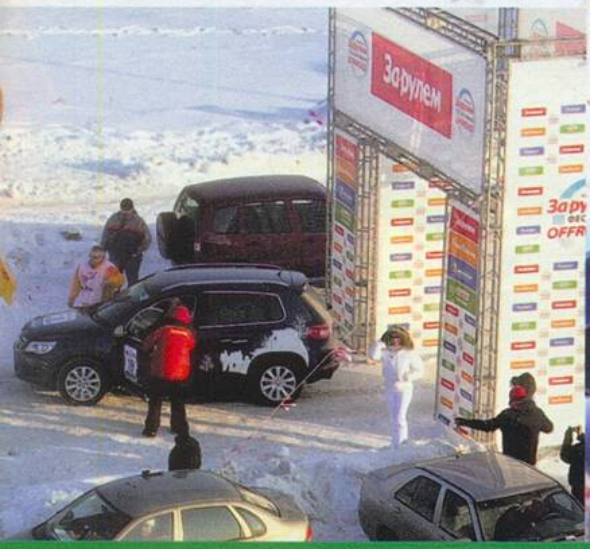


Самым быстрым оказался экипаж «Субару», опередивший конкурентов с изрядным отрывом и не пощадивший ради этого внешности «Форестера».



Наибольший интерес, по опросам сайта www.zr.ru, вызвал БМВ-Х6.





В экипажи, помимо дилеров, вошли известные журналисты, теле- и радиоведущие, политики.



Технический партнер «Фестиваля вседорожников»

Castrol Professional

Sergei 79 for journal-plaza.net

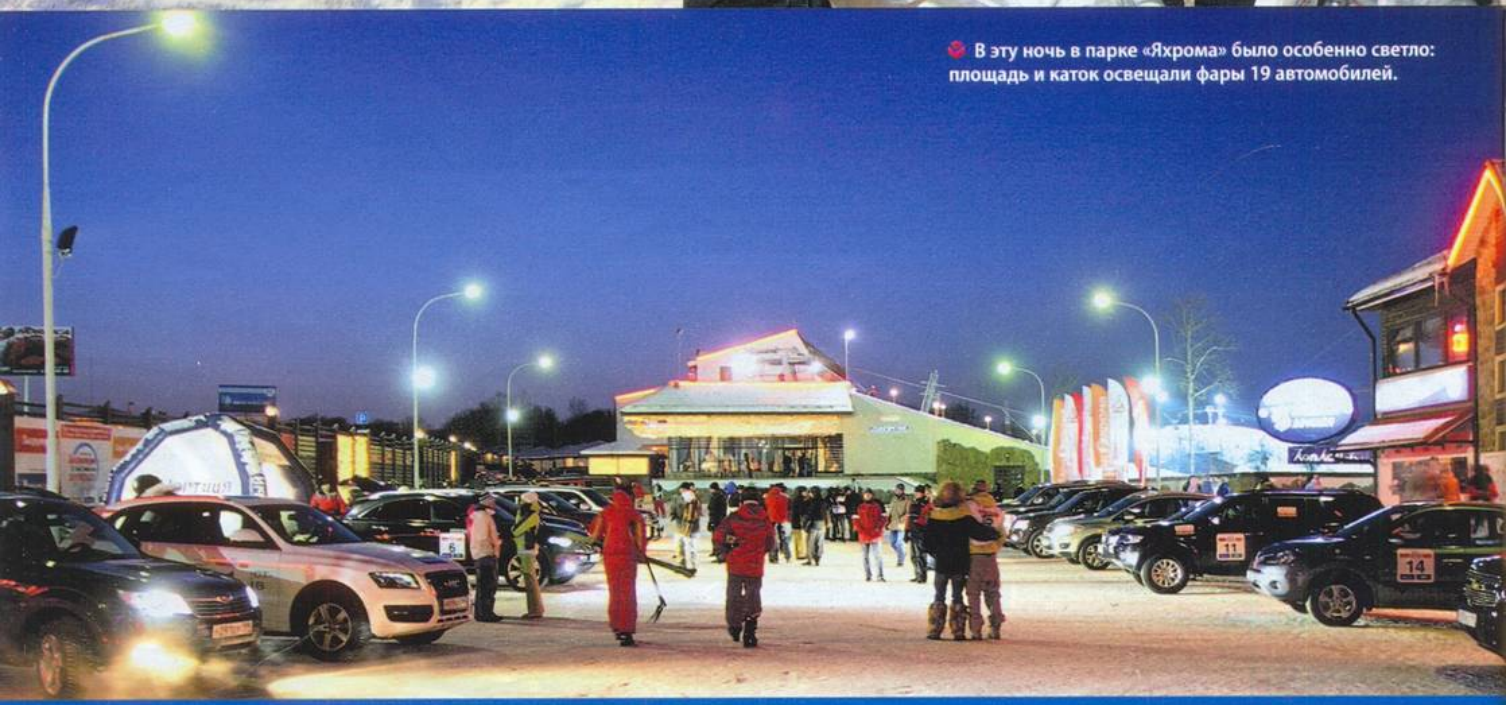
Победители Гран-при «За рулем» – «Фольксваген-Тигуан», «Ауди-Q5», «Хонда-Пилот» и БМВ-Х6 вошли в список 19 участников фестиваля. Присоединился к ним и дизельный «УАЗ-Патриот» – российская вседорожная новинка 2009 года. Некоторые автомобили даже не успели засветиться на российских дорогах (например, продажи «Ниссана-Мурано» начались всего за несколько дней до фестиваля).



Приз за самое техничное прохождение трассы, учрежденный компанией «Кастрол», получил Роман Григорьев, показавший на «Рено-Колеос» лучшее время при отсутствии контакта с препятствиями.



В эту ночь в парке «Яхрома» было особенно светло: площадь и каток освещали фары 19 автомобилей.



MICHELIN
Движение к совершенству
Генеральный партнер
«Фестиваля вседорожников»

Sergei 79 for journal-plaza.net





Главным препятствием, где участники теряли время, а кое-кто и части своих машин, стала канава, которую требовалось переехать по размеченной фишками диагонали. На какой-то момент два колеса у всех полноприводников оказывались в воздухе, а бампер – в непосредственной близости от бруствера. Как надолго и насколько близко – зависело от характеристик автомобиля, мастерства пилота и скорости прохождения препятствия.





Статистика утверждает, что немцы на первые три места в жизни ставят семью, автомобиль и работу. Эберхард Керн из «Мерседес-Бенс РУС» (справа), кажется, не расстается со всеми тремя.



Самый крупный автомобиль фестиваля – «Шевроле-Тахо», под него и расставляли габаритные створы. Сергей Кривошеин не сбил ни одного конуса и показал очень неплохой результат. Особенно впечатлил разгон автомобиля на снегу и огромные прыжки на трамплине.



Технический партнер «Фестиваля вседорожников»

Castrol Professional

Sergei 79 for journal-plaza.net

Трасса фестиваля скорее кроссовая, чем внедорожная, но в ней есть основные элементы офф-роуда: яма, трамплин и канава с диагональным вывешиванием. Добавьте к этому скользкие повороты с зауженными конусами выходами, финиш базой на укатанном снегу, и станет ясно, что проехать трассу и показать хорошее время – далеко не одно и то же.



На трассе – «Лексус-LX570» под управлением Алексея Терещенко (СП БИЗНЕС КАР).



Водители УАЗа – главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших и Сергей Петров, депутат Государственной Думы.



Такудзи Фудзи, глава российского представительства «Ниссан»: «Интерес к тест-драйву показал, что «Ниссан» весьма популярен в России».



Большинство кубков увез экипаж «Субару» – Петр Созинов и Глеб Киселев.



MICHELIN Движение к совершенству
Генеральный партнер «Фестиваля вседорожников»
Технический партнер «Фестиваля вседорожников»
Castrol Professional

Sergei 79 for journal-plaza.net

На чем они ездят?

К празднику 8 Марта в сложной проблеме машин для прекрасного пола разбирался представитель другой половины человечества Алексей Воробьев-Обухов.

В общем-то нам понятно, что никаких «женских автомобилей» быть не может по определению. И все-таки они есть! Немецкие ученые даже обнаружили, что меньшее количество тестостерона мешает женщинам уверенно парковаться, ибо сей гормон определяет степень пространственной ориентации. Не случайно новейшие парктроники уверенно заказывают в салонах именно дамы. И педалей их изящные (кто бы спорил!) ножки не любят, потому дамы выбирают чаще две, а не три, как мы, мужики. И конечно, цветовая гамма покупаемых женщинами авто обычно ярче и веселее: красный цвет, розовый, ярко-зеленый – их обычный выбор. И хорошо, иначе улицы окончательно заполонили бы серебристо-черные «мужские» кузова. Скучно…

Давайте же совершим в самый-самый женский день виртуальную экскурсию по странам и континентам в поисках истинно женских «лошадок» и плодов равноправия. ЗР



Пока Клара Цеткин боролась в Копенгагене за права женщин, конструкторы уже выполняли первый в мире заказ на «женский»… электромобиль. Этот раритет можно увидеть в Северо-Восточном музее классических автомобилей в Норвиче, штат Нью-Йорк. Уже тогда дамы стремились превратить салон в будуар и предпочитали красно-розовую цветовую гамму. А дурно пахнущий выхлоп и сто лет назад им категорически не нравился!

Знаете ли вы, что Франция в значительной мере обязана автомобилизацией прекрасной даме по имени Луиза Сарацин-Левассор? Она организовала поставки и производство в стране моторов Карла Бенца. Который, в свою очередь, обязан успехом своего четырехколесного детища (на снимке) супруге Берте Бенц, отважившейся на первый автопробег.



U14650

Думаете, почему девушки предпочитают трем педалям две? Оказывается их с детства приучают к такой системе. И слова на борту недвусмысленно намекают: «В розовом ты прекрасна»!





Сара Беннет-Бэггз, единственная пилотесса, участвовавшая в чемпионате английского клуба «Порше», решила выкрасить свой «Порше-911 SC» 1978 года… правильно, в розовый. На вопросы репортеров-джентльменов, зачем ей понадобилась эта провокация, Сара ответила: «Но это же просто великолепный цвет! Не думаю, что он провокационный».

Sergei 79 for journal-plaza.net





Гримасы равноправия: в Европе нежные женские ручки меняют тяжелое колесо, в то время как их обладательница внимает устной консультации представителя сильного пола, а в Занзибаре девушка заправляет мужчинам машины, не смея показать лица.

Дамы порой отважно выбирают себе даже не четырехколесного и даже не коня – верблюда. И он покорно преклоняет перед ними колени, облегчая «посадку-высадку».





Иногда им хватает и двух колес. И это даже подчеркивает равноправие, отвагу, стремительность – и сексуальность.

«Опель-Агила» и так можно считать самым женским авто, а уж кому носить посвященные ему дизайнером Лукой Стапперсом изящные туфли на шпильках, вообще вопроса не вызывает. Только удобно ли с таким каблучком давить на газ или тормоз?



Хотя этот «Матиз» и не розовый, но все равно он, во-первых, яркий, а во-вторых, называется «сестренка»… Может быть, именно так должен выглядеть женский автомобиль на российских дорогах?





После того как мужики на Нью-йоркском автошоу проверили возможности «Хонды-Фит» в шопинге, они с легким сердцем передали его леди. Журнал «Форбс» подтвердил: это и есть самый женский автомобиль! Далее в рейтинге идут почему-то «КИА-Спектра» и «Хёндай-Элантра»...

Sergei 79 for journal-plaza.net

Опять весна



Sergei 79 for journal-plaza.net

Этот автомобиль уважали в довоенной Германии и очень ценили в СССР. Через драматические десятилетия проехал на БМВ Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.



Sergei 79 for journal-plaza.net

Узкие колеса с простенькими шинами шестицилиндровый 45-сильный мотор на талом снегу прокручивает легко. Чуть в горку – машина буксует и крутит кормой. Впрочем, за 70 лет большие лупоглазые фары БМВ видели, а колеса преодолевали и не такие дороги! Машина прожила очень много весен, и некоторые из них играли в ее жизни особую роль. И вот – еще одна...

ПРОПЕЛЛЕР И КРЕСТ

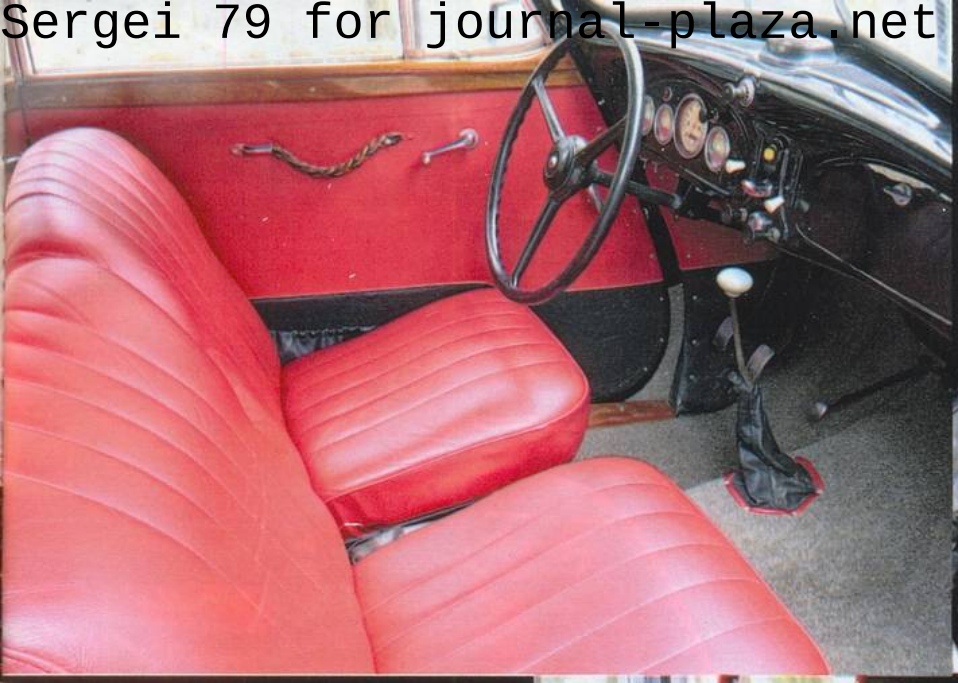
Лучше бы немцы продолжали делать обычные автомобили! Особенно такие! Но во второй половине 1930-х германские конструкторы и рабочие все больше занимались совсем другой техникой – необходимой для будущей войны. 1937-й – не самый благополучный год в истории Европы. В Испании война уже идет, СССР и рейх соревнуются в арестах и возведении концлагерей.

Впрочем, обе страны внешне живут вполне мирной жизнью. Весеннее небо еще такое же голубое, как на эмблеме Баварских моторных заводов – авиационном пропеллере в цветах этой немецкой земли. Спрос на автомобили в Германии опережает предложение (заводы все больше мощностей отдают военному производству), чуть ли не каждый год появляются новые модели. БМВ-320 стартовал именно в 1937-м.

БМВ-320 выпускали в 1937–1938 гг. Первые 640 машин – с мотором 1911 см³, затем – 1971 см³ (45 л.с. при 3750 об/мин) с четырехступенчатой коробкой передач. Модель предлагали с двухдверным кузовом – закрытым или открытым. С 1936-го производили очень близкий по конструкции БМВ-326, а с 1937-го – БМВ-321. На первом стоял мотор мощностью 50 л.с. с двумя карбюраторами. После войны в Эйзенахе возобновили выпуск БМВ-321 и 326 (до 1949 года). Всего с 1936-го по 1949-й построили 32 825 машин моделей 320, 321 и 326, из них 4185 БМВ-320, в том числе с закрытым кузовом – 2416.



Sergei 79 for journal-plaza.net



Плоские кресла с низкой спинкой совсем не для дальних поездок. Преодолев километров тридцать, спиной ощущаешь, насколько заметен прогресс в автомобилестроении.

Некогда стандартный набор приборов современному автомобилисту покажется наивным. Спидометр размечен до 180 км/ч!



Забираться на задний диван не сложнее, нежели в некоторых современных авто. Правда, у последних наружные габариты заметно меньше. Да и столь высокий тоннель нынче не встретишь.

Пепельницы некогда были не только более емкими, но и стильными





Первые машины, произведенные, правда, не в самой Баварии, а на заводе в Тюрингии, в Эйзенахе, оснащали мотором объемом 1911 см^3 с двумя карбюраторами. Но вскоре начали ставить двигатель уже в 1971 см^3. Мощность та же, что прежде, – 45 л.с., но один карбюратор проще настраивать и обслуживать. Передняя подвеска независимая, рулевое управление реечное, тормоза гидравлические.

Достойный, комфортный, пусть и не роскошный – на таком прилично подъехать даже к богатому дому. БМВ выбирали те, кто не стремился выглядеть пижоном, знал счет деньгам и ценил добротные вещи, способные служить долго. На фоне конкурентов БМВ-320 был совсем не дешев – 4500 рейхсмарок. Стартовавший в 1936-м 38-сильный «Мерседес-Бенц 170V» с двухдверным кузовом обходился в 3750, а «Опель-21» с двигателем 36 л.с. – и вовсе в 3100 марок.

«Триста двадцатый» делали всего два года. Массовые модели 321 и 326 отличались от него несильно. БМВ-326 появился еще в 1936-м. А БМВ-321, который, как и 320-й, делали лишь с двухдверным кузовом, выпускали с 1937-го. Первую модель внешне можно было отличить лишь по слегка увеличенной передней колее да открывающимся назад дверям. Что, кстати, при такой посадке гораздо удобнее. В 1939-м производство легковых БМВ сократили, но еще не свернули – это произошло в 1941-м. Планировали, что перерыв в выпуске гражданских версий будет кратким. Но все обернулось по-другому! Лучше бы немцы так и делали обычные гражданские автомобили…

ПУТЕШЕСТВИЕ С «ЛЯГУШКОЙ»

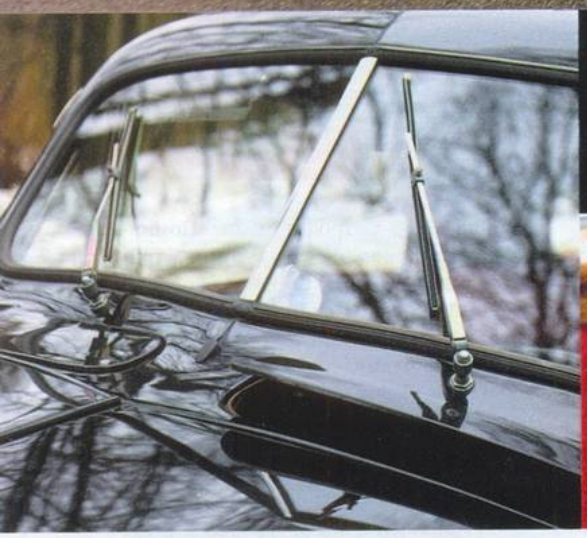
Не только те, кто пережил войну, но также их дети и даже внуки, наверное, всегда будут называть немецкие автомобили 1930-х трофейными. Помните близкого родственника этого «триста двадцатого» – БМВ-326, на котором весной 1945-го Штирлиц подвез пастора Шлага к самой границе со Швейцарией? Та весна изменила жизнь многих сохранившихся вдали от фронтов и уцелевших в бомбежках машин.

На фотографиях послевоенных московских улиц среди зарубежных авто, американских и трофейных, часто мелькают БМВ. Они встречались в кино, скажем, в «Весне» Александрова. За широко расставленные фары и характерные «ноздри» машины прозвали в СССР «лягушками». Впрочем, если это и лягушка, то царевна – элегантна и стройна.

К трофейным БМВ во второй половине 1940-х стали добавляться репарационные: их делали все на том же заводе в Тюрингии, но уже под контролем СВАГ (Советская военная администрация в Германии).

Sergei 79 for journal-plaza.net







Форточка, открывающаяся в непривычную сторону, хороша для проветривания, но грозит постоянными сквозняками.

Типично немецкий подход: стальные ручки сделаны на века, а чтобы подтянуть дверь, хватит и прочной плетенки



«Лягушкой»-то называли, а воспринимали очень даже хорошо. Еще бы! Даже сегодня машина не кажется совсем уж архаичной. Педали, конечно, тяжелы, но понятны. Очень здорово, что открытие дроссельной заслонки можно дозировать максимально тонко – ехать, например, буквально «шепотом». Левая нога, правда, порой непроизвольно попадает на... кнопку переключателя света. Представления о просторе салона в 1930-е были совсем другими.

Удивляет сочетание легкого (рейка!) не в пример многим конкурентам руля с типичной для тех лет малой информативностью. Все маневры надо просчитывать заранее, а податливость баранки поначалу пугает. Вскоре привыкаю: такой руль все равно лучше, нежели задумчивый, словно нерадивый школьник, и вдобавок требующий огромных усилий. Тормоза не хуже, чем на иных автомобилях «доусилительной» эры.

А еще БМВ покоряет понятной эргономикой. Нет, от современной она, конечно, далека, но, имея маломальский опыт общения с машинами 1960-х и даже 1970-х, быстро находишь нужные выключатели. Два рычага посередине – не иначе управляют лючками вентиляции? Так и есть! А тумбле-

Sergei 79 for journal-plaza.net





ры на торце панели – стеклоочистителями? Конечно!

Негромко урчит мотор, большие колеса хлюпают по подмосковным ямам, журчит печка. Уверенность, что на этой машине хоть сейчас можно отправиться даже очень далеко, все крепче. Она не сломается посреди дороги! БМВ неторопливо, но уверенно и надежно повезет хоть за 1000 км... Фантазии, конечно! Спина на бесхитростном «стуле» уже побаливает, печка вроде греет, но из щелей нещадно дует, отслеживать траекторию таким рулем быстро устанешь... Но поразительная надежность машины доказана годами и километрами.

ЗАГАДКА ДОЛГОЛЕТИЯ

Не только предвоенный 1937-й, но даже страшная война постепенно забывались. В Тюрингии вместо БМВ и даже модернизированных в 1949-м ЭМВ-340 уже делали «вартбурги». Отменная 2-литровая баварская «шестерка» в усовершенствованном виде прожила еще довольно долго. В Западной Германии – на БМВ-501 и спортивном «Веритасе», в Британии – на автомобилях «Фрэзер-Нэш» и «Бристоль».

Ну а по нашей родине колесили и колесили БМВ родом из 1930–1940-х. Машин из Германии вывезли уйму. Конечно, по нынешним временам даже тысячи БМВ – мизер. Но ведь автомобилей вообще было гораздо меньше, а города не пугали, как ныне, необъятностью. Даже в начале 1970-х на тесноватых, но прочных и добротных машинах ездили на работу, в магазины, на дачу. Правда, двигатели и иные узлы за неимением запчастей постепенно заменяли отечественными. Подходили, к счастью, без особых проблем. Кузова подлатывали, подваривали. Передавали машину детям, а иногда и внукам...

Мой «триста двадцатый» и сам, наверное, не успел заметить, как из старья превратился в антиквариат. Его отреставрировали, покрасили, переобули, поселили в просторном, теплом гараже. Но он вовсе не чувствует себя пенсионером и стремится на волю. Особенно весной! Пусть узкие летние шины с незамысловатым рисунком мало приспособлены для льда и мокрого снега... **ЗР**

Редакция благодарит Музей техники Вадима Задорожного за предоставленный автомобиль.



Sergei 79 for journal-plaza.net

За рулем

№03 2009 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 933-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Антон Чуйкин
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Аркадий Алексеев
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хобхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Александр Добин, Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Конов, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Морозов, Максим Приходько, Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Максим Гомянин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Евгений Ветохин (цвет)
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Сергей Долгин, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Семен Шадрин (495) 961-11-59
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 450 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

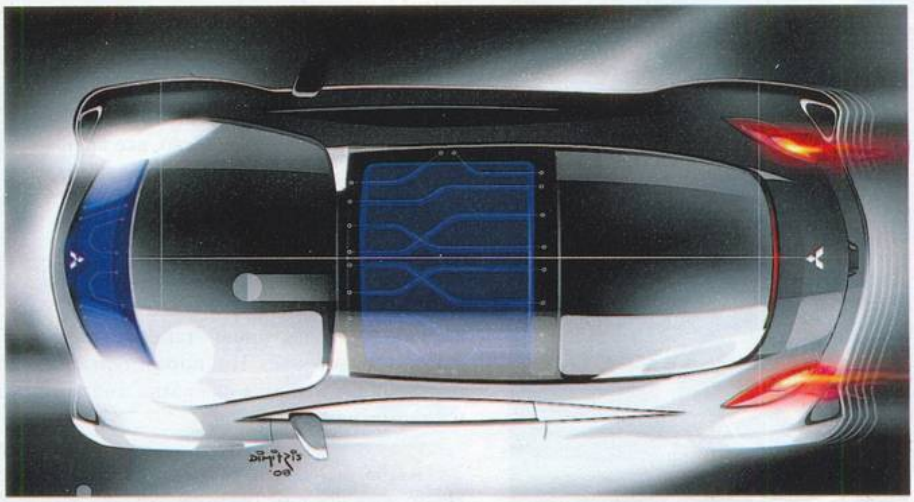
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность ООО «Издательство «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

© «За рулем», 2009

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



Время цветения

Женевский салон – это возможность заглянуть в близкое будущее мирового, прежде всего европейского, автостроения. Каким увидели его наши корреспонденты?



Окуните ваши кисти

Великий живописец не мог предполагать, что «Ситроен» сделает его «ответственным» за авто повышенной вместимости. Опробуем именную новинку: «С3 Пикассо».



«Кимо», но без кимоно

Марка «Чери» получила известность благодаря моделям «Фора» и «Тигго». Теперь настала очередь компактного хэтчбека «Кимо».



Сарай с комфортом виллы

Считается, что универсалам среднего класса трудно конкурировать с мини-вэнами. Однако ни «Рено», ни «Ситроен», ни «Мазда» не собираются от них отказываться.

Sergei 79 for journal-plaza.net



Цивилизованный против дикого

Что предлагает трейд-ин, когда на свободном рынке воцарилось затишье? Поклонникам вседорожников предоставляем возможность разобраться в комплектациях «Мицубиси-Паджеро Спорт».

Сосед, дай прикурить!

Как показала экспертиза ЗР, пустить мотор от чужого аккумулятора помогут отнюдь не любые провода.

Шинные эксперты откатали 11 комплектов 16-дюймовых покрышек.





Пилоты встретились в Тушино

Гонка звезд «За рулем» нынче прошла по новой трассе, которую специально для нее подготовили на столичном аэродроме «Тушино».



Следуйте нашим инструкциям

В техцентре ЗР провели диагностику вседорожника «УАЗ-Патриот» и «подогрели» сиденья в «Рено-Логан».



Полуторка из Ульяновска

Грузовичок «Исудзу», собираемый в России, – по сути, альтернатива «Газели», а микроавтобус «Хёндай-H1» неплох в качестве корпоративного транспорта.